Rekonštrukcia cesty a mostov II/527 Sklabiná – Veľký Krtíš; kumulatívne staničenie km 38,763 – 48,947; IV. Etapa – Úsek 1

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Stavebník:

BANSKOBYSTRICKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ

Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23,
974 01 Banská Bystrica

Subdodávateľ dokumentácie:

ENVICONSULT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

Spracovateľ:

PRO-SENSE
Statika stavieb - Stavby, ktoré Vás prežijú

PRO-SENSE s.r.o.,
Zlatá 5614/8, 974 05 Banská Bystrica

Júl 2024

OBSAH

I. Údaje o navrhovateľovi 4

1. NÁZOV 4
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO 4
3. SÍDLO 4
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 4
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE 4

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti 5

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti 6

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 6
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA 7
   - 2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY 7
   - 2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 7
   - 2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY 10
   - 2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH 12
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ 14
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV 14
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE 14
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ 14
   - 6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA 14
   - 6.2 KRAJINA 18
   - 6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA 18

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych vplyvov 20

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO 20
2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF 23
3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY 23
4 VPLYVY NA OVZDUŠIE 23
5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY 24
   - 5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY 24
   - 5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU 24

6 VPLYVY NA PÔDU 25
7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY 25
8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ 26
9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA 26
10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY 27
11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME 27
12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY 27
13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY 27
14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 28

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie 30

1 ÚČEL PROJEKTU 30
2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA 30
3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI 31
4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA 31

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE 33
6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU 33
7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 34
8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA 37

VI. Prílohy 39

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA 39
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV 39
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 39
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY 39

VII. Dátum spracovania 40

VIII. Spracovateľ oznámenia 40

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa 40

PRÍLOHY

1. Prehľadná situácia riešeného územia M 1:80 000
2. Dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

CHVÚ - chránené vtáčie územie
EIA - posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
IVSC - Investičná výstavba a správa ciest
k.ú. - katastrálne územie
ÚPD - územnoplánovacia dokumentácia
SO - stavebný objekt
SSC - Slovenská správa ciest
ÚEV - územie európskeho významu
ÚSES - územný systém ekologickej stability

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Banskobystrický samosprávny kraj

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

37828100

3. SÍDLO

Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Róbert Machala

Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
Tel: 048/4325 742
e-mail: robert.machala@bbsk.sk

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

Ing. Janka Hrčková

Odborná referentka pre investície
Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
Tel: 048/4325 525
e-mail: janka.hrckova@bbsk.sk

Miesto na konzultácie:

Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rekonštrukcia cesty a mostov II/527 Sklabiná – Veľký Krtíš; kumulatívne staničenie km 38,763 – 48,947; IV. Etapa-Úsek 1

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický

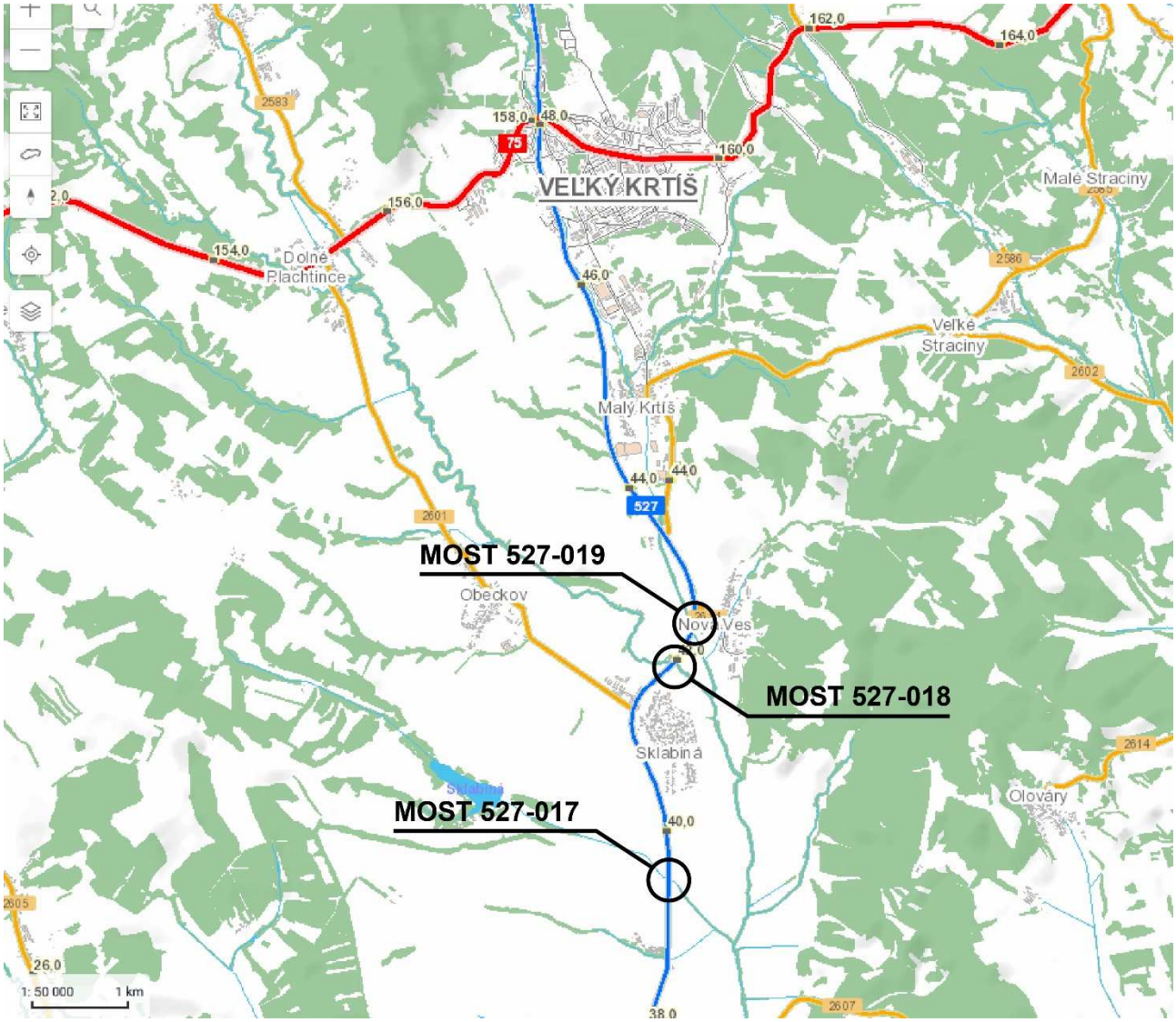
Okres: Veľký Krtíš

Dotknuté obce: Nová Ves, Sklabiná

Katastrálne územia: Nová Ves, Sklabiná

Parcelné čísla: C/1293; 1320/4; 1329/1; 645/4

Obr. 1 Mapa širších vzťahov navrhovanej činnosti (mierka 1:50 000)



Zdroj: © Mapy CDB 2022 Slovenská správa ciest

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzované mostné objekty neboli v minulosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavba bola vybudovaná pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

Projektová dokumentácia rieši rekonštrukciu cesty II. triedy č.527 na úseku Sklabiná – Veľký Krtíš.

Trasa je rozčlenená na 3 úseky:

- Úsek č.1 kum. staničenie 38,763 – 42,521 km, dĺžka 3,758 km
- Úsek č.2 kum. staničenie 43,257 – 47,659 km, dĺžka 4,402 km
- Úsek č.3 kum. staničenie 47,893 – 48,947 km, dĺžka 1,054 km

Celková dĺžka troch úsekov je 9,214 km.

Predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostných objektov ev.č.: 527-017, 527-018, 527-019. Rekonštrukciou dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku 1, cesty II/527. Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mostných objektov.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Posudzované mostné objekty sa nachádzajú v Banskobystrickom kraji, v extraviláne obcí Nová Ves a Sklabiná. Mostné objekty prevádzajú cestu II. triedy č. 527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mostov. Stavebno-technický stav mostov je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý. Cieľom je rekonštrukcia mostov podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na spomínanom cestnom ťahu cesty II. triedy. Projektová dokumentácia rieši v predmetnom úseku cesty výmenu obrusných a ložných vrstiev cesty, reprofilizáciou priekop resp. svahov, výmenu a doplnenie zvodidiel a vodiacich stĺpikov. Tiež výmenu a doplnenie zvislého dopravného značenia a nové vodorovné dopravné značenie. Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd.

Členenie stavby na stavebné objekty

V rámci DSPRS – úsek 1 je riešená rekonštrukcia nasledovných mostných objektov:

SO 201-00 Most ev.č.: 527-017 na ceste II/527 ckm 39,417
SO 202-00 Most ev.č.: 527-018 na ceste II/527 ckm 41.794
SO 203-00 Most ev.č.: 527-019 na ceste II/527 ckm 42.262

Riešenie objektov

SO 201-00 Most ev.č.: 527-017 na ceste II/527 ckm 39,417

Most sa nachádza v extraviláne obce Sklabiná v k.ú. Sklabiná, v okrese Veľký Krtíš, v Banskobystrickom samosprávnom kraji. Jeho priestorové umiestnenie vychádza z existujúceho smerového a výškového riešenia komunikácie. Okolitý terén je prevažne rovinatý.

Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste II/527 cez Zajský potok. Maximálny prietok dosiahnutý alebo prekročený priemerne raz za 100 rokov: Q_{100} = 14,0 $m^3.s^{-1}$.

Jedná sa o jednopoľový most s dĺžkou premostenia 13,58 m. Rozpätie mosta je 11,82 m. Celková dĺžka mosta je 21,94 m.

Stavebno-technický stav mosta je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý.

Na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta:

- vozovka na moste má trhliny a nerovnosti, cez ktoré zrejme prechádza agresívna voda a preniká až na povrch nosnej konštrukcie čo vedie k jej degradácii;
- korózia záchytného zariadenia;
- degradácia ríms, vegetácia pozdĺž rímsovej obruby;
- nefunkčné odvodnenie mosta, odvodňovače upchaté;
- rozpad betónu a zatekanie v miestach dobetonávky nosníkov, odhalená a skorodovaná betonárska výstuž;
- degradácia betónu, odhalená a skorodovaná výstuž na spodnej stavbe (krajné opory), hniezda na oporách, odlamovanie rohov a obnaženie betonárskej výstuže, záclony na úložných prahoch;
- prerastanie vegetácie cez spevnenie dlažbou pod mostom, biologická degradácia;
- znečistenie a nežiadúca vegetácia v okolí mosta;

Na moste bude demontované záchytné zariadenie, zábradlie. Vozovka na moste bude odfrézovaná a budú vybúrané rímsy a spádový betón až na horný povrch nosníkov. Rozsah sanácie nosnej konštrukcie bude spočívať v celoplošnej sanácií všetkých viditeľných plôch. Nosná konštrukcia bude celoplošne otryskaná, celý podhľad ako aj horný povrch pred betonážou novej spriahajúcej dosky. Po zhotovení vyrovnávacieho betónu budú osadené nové gumokovové mostné závery do oceľového lôžka.

Odvodnenie povrchu mosta je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky sklonom 4% a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom z antikoróznej ocele. Mostné odvodňovače budú osadené do nových vyvŕtaných otvorov v dobetonávke medzi nosníkmi. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom priamo do potoka pod mostom. Ďalej bude pred a za mostným objektom voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

Po výkopových prácach súvisiacich s vybudovaním nových prech. oblastí pred a za mostom budú spätne dosypané krajnice štrkodrvinou. Svah bude zahumusovaný. V mieste revízneho schodiska bude zrealizované rozšírenie krajnice a plynulé napojenie na existujúcu krajnicu. Krajnice budú dosypané a spevnené.

Koryto potoka je upravené v rozsahu 1,5 m od hrany opôr mostného objektu. Šírka upraveného dna koryta prítoku je cca 5,0 m. Sklon svahov upraveného koryta má sklon 1:2,9. Rozmer upraveného koryta prítoku spĺňa požiadavky na dodržanie 100 ročného prietoku vody. Koryto potoka bude upravené dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm ukladaného do betónového lôžka hr. 150 mm. s plynulým napojením na existujúcu úroveň koryta. Na koncoch a v päte svahu upravenej časti koryta búdu vytvorené betónové prahy šírky 0,5 m a hĺbky 0,8 m. Následne sa vykoná prečistenie dna koryta.

Po dokončení stavby sa vykoná vyčistenie svahov, okolia mosta a priľahlého územia v celom priestore staveniska.

Počas rekonštrukcie mosta bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil.

SO 202-00 Most ev.č.: 527-018 na ceste II/527 ckm 41.794

Most sa nachádza v extraviláne medzi obcami Sklabiná a Nová Ves na rozhraní k.ú. Sklabiná a Nová Ves. Jeho priestorové umiestnenie vychádza z existujúceho smerového a výškového riešenia komunikácie. Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste II/527 cez Plachtinský potok. Maximálny prietok dosiahnutý alebo prekročený priemerne raz za 100 rokov: Q_{100} = 60,0 $m^3.s^{-1}$.

Jedná sa o jednopoľový most s dĺžkou premostenia 19,58 m. Rozpätie mosta je 17,33 m. Celková dĺžka mosta je 28,18 m.

Stavebno-technický stav mosta je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý.

Na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta:

- vozovka na moste má trhliny a nerovnosti, cez ktoré zrejme prechádza agresívna voda a preniká až na povrch nosnej konštrukcie čo vedie k jej degradácii;

- korózia záchytného zariadenia;
- degradácia ríms, vegetácia pozdĺž rímsovej obruby;
- nefunkčné odvodnenie mosta, odvodňovače upchaté;
- rozpad betónu a zatekanie v miestach dobetonávky nosníkov, odhalená a skorodovaná betonárska výstuž;
- degradácia betónu, odhalená a skorodovaná výstuž na spodnej stavbe (krajné opory), hniezda na oporách, odlamovanie rohov a obnaženie betonárskej výstuže, záclony na úložných prahoch;
- prerastanie vegetácie cez spevnenie dlažbou pod mostom, biologická degradácia;
- znečistenie a nežiadúca vegetácia v okolí mosta;

Na moste bude demontované záchytné zariadenie (zvodidlá). Vozovka na moste bude odfrézovaná a budú vybúrané rímsy a spádový betón až na horný povrch nosníkov. Po vyčistení povrchu nosnej konštrukcie sa nanesie spojovací náter, následne sa vybetónuje nový vyrovnávací betón, zhotoví sa zapečaťujúca vrstva a položí nová izolácia. Vybudujú sa nové prechodové oblasti so zosilneným prechodovým klinom. Zrealizujú sa mostné rímsy, zvodidlá, osadia sa gumokovové mostné závery do oceľového lôžka a položia sa vrstvy vozovky. Všetky viditeľné plochy spodnej stavby ako aj nosnej konštrukcie budú v rámci opravy mosta sanované. Všetky viditeľné povrchy budú otryskané vodným lúčom. Po zhotovení vyrovnávacieho betónu budú osadené nové gumokovové mostné závery do oceľového lôžka.

Pod mostom sa vyhotovia spevnené časti koryta potoka v šírke 0,75m v sklone 2,5% od opôr. Následne bude vyhotovená šikmá časť koryta v sklone 1:1,5 šírky 4,35 m. Spevnenie bude prevedené kameňom do betónu o hrúbky 0,2m so škárovaným s cementovou maltou uložené do lôžka z betónu. Následne sa prečistí dno potoka.

Odvodnenie povrchu mosta je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky sklonom 4% a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom DN 150 priamo do potoka pod mostom. Mostné odvodňovače budú osadené v miestach pôvodných odvodňovačov. Pred a za mostným objektom bude voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

Po výkopových prácach súvisiacich s vybudovaním nových prech. oblastí pred a za mostom budú spätne dosypané krajnice štrkodrvinou. Svah bude zahumusovaný. V mieste revízneho schodiska bude zrealizované rozšírenie krajnice a plynulé napojenie na existujúcu krajnicu. Krajnice budú dosypané a spevnené.

Koryto potoka je upravené v rozsahu 1,5m od hrany opôr mostného objektu. Šírka upraveného dna koryta prítoku je cca 5,4 m. Sklon svahov upraveného koryta má sklon 1:1,5. Rozmer upraveného koryta prítoku spĺňa požiadavky na dodržanie 100 ročného prietoku vody. Koryto potoka bude upravené dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm ukladaného do bet. lôžka hr. 150 mm. s plynulým napojením na existujúcu úroveň koryta. Na koncoch a v päte svahu upravenej časti koryta búdu vytvorené betónové prahy šírky 0,5m a hĺbky 0,8m. Následne sa vykoná prečistenie dna koryta.

Po dokončení stavby sa vykoná vyčistenie svahov, okolia mosta a priľahlého územia v celom priestore staveniska.

Počas rekonštrukcie mosta bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil.

SO 203-00 Most ev.č.: 527-019 na ceste II/527 ckm 42.262

Most sa nachádza v v extraviláne obce Nová Ves v k.ú. Nová Ves. Jeho priestorové umiestnenie vychádza z existujúceho smerového a výškového riešenia komunikácie. Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste II/527 cez potok Krtíš. Maximálny prietok dosiahnutý alebo prekročený priemerne raz za 100 rokov: Q_{100} = 43,0 $m^3.s^{-1}$.

Jedná sa o jednopoľový most s dĺžkou premostenia 20,18 m. Rozpätie mosta je 16,9 m. Celková dĺžka mosta je 34,30 m.

Stavebno-technický stav mosta je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý.

Na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta:

- vozovka na moste má trhliny a nerovnosti, cez ktoré zrejme prechádza agresívna voda a preniká až na povrch nosnej konštrukcie čo vedie k jej degradácii;
- korózia záchytného zariadenia;
- degradácia ríms, vegetácia pozdĺž rímsovej obruby;
- nefunkčné odvodnenie mosta, odvodňovače upchaté;
- rozpad betónu a zatekanie v miestach dobetonávky nosníkov, odhalená a skorodovaná betonárska výstuž;
- degradácia betónu, odhalená a skorodovaná výstuž na spodnej stavbe (krajné opory), hniezda na oporách, odlamovanie rohov a obnaženie betonárskej výstuže, záclony na úložných prahoch;
- prerastanie vegetácie cez spevnenie dlažbou pod mostom, biologická degradácia;
- znečistenie a nežiadúca vegetácia v okolí mosta;

Na moste bude demontované záchytné zariadenie (zvodidlá). Vozovka na moste bude odfrézovaná a budú vybúrané rímsy a spádový betón až na horný povrch nosníkov. Po vyčistení povrchu nosnej konštrukcie sa nanesie spojovací náter, následne sa vybetónuje nový vyrovnávací betón, zhotoví sa zapečaťujúca vrstva a položí nová izolácia. Vybudujú sa nové prechodové oblasti so zosilneným prechodovým klinom. Zrealizujú sa mostné rímsy, zvodidlá, osadia sa gumokovové mostné závery do oceľového lôžka a položia sa vrstvy vozovky. Všetky viditeľné plochy spodnej stavby ako aj nosnej konštrukcie budú v rámci opravy mosta sanované. Všetky viditeľné povrchy budú otryskané vodným lúčom.

Pod mostom sa vyhotovia spevnené časti koryta potoka v šírke 0,75m v sklone 2,5% od opôr. Následne bude vyhotovená šikmá časť koryta v sklone 1:1,1 šírky 2,00 m. Spevnenie bude prevedené kameňom do betónu o hrúbky 0,2m so škárovaným s cementovou maltou uložené do lôžka z betónu. Následne sa prečistí dno potoka.

Odvodnenie povrchu mosta je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky sklonom 4% a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom DN 150 priamo do potoka pod mostom. Mostné odvodňovače budú osadené v miestach pôvodných odvodňovačov. Pred a za mostným objektom bude voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

Po výkopových prácach súvisiacich s vybudovaním nových prech. oblastí pred a za mostom budú spätne dosypané krajnice štrkodrvinou. Svah bude zahumusovaný. V mieste revízneho schodiska bude zrealizované rozšírenie krajnice a plynulé napojenie na existujúcu krajnicu. Krajnice budú dosypané a spevnené.

Koryto potok je upravené v rozsahu 1,5 m od hrany opôr mostného objektu. Šírka upraveného dna koryta prítoku je cca 3,3 m. Sklon svahov upraveného koryta má sklon 1:1,1. Rozmer upraveného koryta prítoku spĺňa požiadavky na dodržanie 100 ročného prietoku vody. Koryto potoka bude upravené dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm ukladaného do bet. lôžka hr. 150 mm. s plynulým napojením na existujúcu úroveň koryta. Na koncoch a v päte svahu upravenej časti koryta búdu vytvorené betónové prahy šírky 0,5m a hĺbky 0,8m. Následne sa vykoná prečistenie dna koryta.

Po dokončení stavby sa vykoná vyčistenie svahov, okolia mosta a priľahlého územia v celom priestore staveniska.

Počas rekonštrukcie mosta bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil.

Predpokladaná doba realizácie rekonštrukcie mostných objektov úseku 1 je cca 7 mesiacov.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Zemné práce v maximálnej možnej miere zohľadnia jestvujúce zemné telesá v okolí mostných objektov. Stavebné úpravy sú navrhnuté s ohľadom na snahu o minimalizovanie záberov. Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty II/527.

Pôjde o zemné práce súvisiace s vybudovaním prechodových oblastí pred a za mostom a zemné práce súvisiace s rozšírením krajnice pre vybudovanie revíznych schodísk a prechodových blokov za rímsami. Pred zahájením zemných prác je potrebné zrealizovať presné vytýčenie všetkých sietí.

Nevhodný výkopový materiál bude priebežne odvážaný a v prípade vhodnosti sa použije pre spätné zásypy resp. násypy. Do násypov odporúčame použiť zeminy vhodné do násypu tak, aby bola zabezpečená stabilita a trvácnosť. Tieto zeminy je potrebné doviezť zo zemníka.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Zdroje materiálov potrebných pre zabudovanie do stavby si zabezpečí zhotoviteľ stavby.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia rekonštrukčných prác bude potrebná pitná voda a voda na hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude dovážaná a bude zabezpečovaná realizátorom stavebných prác.

Pri rekonštrukčných prácach vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy. Nevhodný výkopový materiál bude priebežne odvážaný a v prípade vhodnosti sa použije pre spätné zásypy resp. násypy. Do násypov odporúčame použiť zeminy vhodné do násypu tak, aby bola zabezpečená stabilita a trvácnosť. Tieto zeminy je potrebné doviezť zo zemníka.

Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.).

V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Nároky na dopravu

Počas rekonštrukcie mostných objektov bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil pomocou dočasného dopravného značenia.

Počas rekonštrukcie je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcami a príslušným Dopravným inšpektorátom PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky ako aj na obyvateľstvo.

Vjazdy a výjazdy zo staveniska budú udržiavané v náležitom stave a znečistenie sa bude okamžite odstraňovať. Využívanie miestnych komunikácií počas výstavby sa bude minimalizovať.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

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

Počas prevádzky rekonštruovaných mostných objektov sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou.

2.4.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavných plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.

Počas prevádzky mostných objektov budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvádzanie povrchových vôd je zabezpečené premenlivým pozdĺžnym a priečnym sklonom smerom do zelených pásov voľne na terén resp. do priľahlých priekop. Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd. Odvodnenie povrchu mostov je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom priamo do potoka pod mostom. Mostné odvodňovače budú osadené v miestach pôvodných odvodňovačov. Pred a za mostným objektom bude voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

2.4.3 Odpady

V rámci výstavby i prevádzky rekonštruovaných mostných objektov budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v nasledovných tab.

Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce počas stavebných prácach

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
03 01 05	Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04)	O
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce počas prevádzky

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

2.4.4 Hluk

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu po ceste II/527 v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Takýmto miestom bude predovšetkým priestor vo vzdialenosti cca 90-100 m od mostných objektov. Najbližšie bývanie sa nachádza vo vzdialenosti 70 m od mostného objektu č. 527-019 pri obci Nová Ves. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte, t.j. cca 7 mesiacov.

Mostný objekt č. 527-018 sa nachádza vo vzdialenosti 320 m od najbližšieho bývania v obci Sklabiňa a mostný objekt č. 527-017 sa nachádza vo vzdialenosti 860 m od najbližšieho bývania v obci Sklabiňa a 650 m od najbližšieho bývania v časti Peserany. Hluk počas rekonštrukcie týchto mostných objektov na najbližšie bývanie bude zanedbateľný.

Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky rekonštruovaných objektov závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na mostných objektoch nezmenia.

V danom prípade rekonštrukcia objektov prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mostov jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

2.4.5 Vibrácie

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

Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia mostných objektov.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce, kedy ostáva zachované pôvodné smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Počas rekonštrukcie objektov je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcami a príslušným Dopravným inšpektorátom PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky ako aj na obyvateľstvo.

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

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou mostných objektov na ceste II/527 bude potrebné stavebné povolenie podľa stavebného zákona.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

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

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

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Lučenecko-košická zníženina, celku Juhoslovenská kotlina, podcelku Ipeľská kotlina, časti Pôtorská pahorkatina a Hontianske terasy. Skúmane územie sa nachádza v nadmorskej výške 160 až 170 m n. m. Povrch terénu je antropogénne upravený v trase cesty II/527.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

Podľa regionálneho geologického členenia Západných Karpát a severných výbežkov Panónskej panvy (Vass ET AL., 1988) sa skúmané (územie zaraďuje do oblasti neovulkanitov, presnejšie do stredoslovenských neovulkanitov a je súčasťou vulkanitov Krupinskej planiny.

Na geologickej stavbe skúmaného územia sa podieľajú horninové komplexy neogénu a kvartéru (Konečný ET AL., 1978; 1979; 1983).

Neogén je zastúpený neogénnymi vulkanickými sedimentmi lyseckej formácie (stredný až mladší báden).

Epiklastické vulkanické pieskovce nepecifikovanych pyroxenickch andezitov sú prevažne hrubozrnné so zrnitosťou najčastejšie 1,0 a 1,5 mm. S vrstvovité až lavicovité s miernym až stupňom triedenia. Na zložení sa podieľajú tiež úlomky andezitov a ojedinele aj pemza. Tmel pieskovcov predstavuje jemnejšia tufitická substancia. Petrograficky ide o pyroxenické andezity a ojedinele amfibolicko-pyroxenické a amfibolické andezity. Občas je pritomný aj nevulkanický materiál.

Drobné epiklastické vulkanické konglomeráty nešpecifikovaných pyroxenických andezitov majú variabilnú hrúbku od 2 do 25 m a sú zväčša oddelené polohami epiklastických vulkanických pieskovcov. Balvanovitý materiál je dobre až dokonale opracovaný a triedený. Prevládajú balvany o veľkosti do 25 cm. Petrograficky ide o pyroxenické andezity. Matrix je hrubozrnný a piesitý.

Kvartér v skúmanom území, ktorý je zastúpený antropogénnymi uloženinami a deluviálnymi, resp. deluviálno-eluviálnymi sedimentmi.

Deluviálne sedimenty sú tvorené erózno-gravitačnými sutinami, ktoré vznikli zvetrávaním podložných hornín a ich následným posúvaním v smere spádnice po svahu ronom, soliflukciou a gravitačnými pohybmi, prípadne aj blokovými sklzmi. Vo vnútornej stavbe sedimentov pozorujeme, že silty a piesčité silty obsahujú premenlivé množstvá úlomkov hornín až blokov, ktoré v nich často prevažujú. Siltovito-kamenité sedimenty v celku sú tvorené sivými, sivohnedými až čokoládovohnedými siltami s premenlivým a zväčša so značným podielom ostrohrannej drviny, miestami gravitačných blokov hornín. Petrografické zloženie úlomkov hornín je závislé od zdrojovej oblasti. Lokálne sa nachádzajú deluviálne-eluviálne sedimenty až eluviálne zeminy, ktoré sú produktom zvetrávania podložných hornín, pričom sa ich transportná činnosť bola nepatrná, resp. až žiadna. Zastúpené sú prevažne siltovitými, siltovito-piesčitými, piesčitými a siltovito-kamenitými zeminami. Kvartérne sedimenty celkove prevládajú hrúbky 2 -3 m a zväčša nepresahujú 5 m.

Geodynamické javy

V záujmovom území nie sú identifikované žiadne prvky geodynamických javov.

Seizmicita územia

Oblasť riešeného územia nepatrí k významným lokalitám Slovenska z hľadiska výskytu a intenzity zemetrasení. Určenie makroseizmickej aktivity po zemetrasení sa v súčasnosti určuje podľa stupnice EMS-98. Projektanti a stavební inžinieri majú k dispozícii hodnoty charakteristík seizmického ohrozenia, ktoré predstavujú vstup pre výpočet očakávaného seizmického zaťaženia stavebných konštrukcií. Pre bežné stavby na území Slovenska sa seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií určuje podľa normy STN 730036.

6.1.3 Pôdne pomery

V riešenom území majú dominantné zastúpenie pôdy: kambizeme modálne a kultizemné nasýtené až kyslé, sprievodné rankre a kambizeme pseudoglejové; zo stredne ťažkých až ľahších skeletnatých zvetralín nekarbonátových hornín. V nive potokov sa vyskytujú prevažne fluvizeme glejové, sprievodné gleje; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov.

Zemné práce sa zrealizujú po odstránení porastu, odhumusovaní a sprístupnení priestoru stavby. Materiál z výkopov sa uskladní v priestore staveniska a v prípade vhodnosti bude použitý do zásypov, prípadne na hrubé terénne úpravy. V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí. BPEJ okolitých pôd patria do skupiny 6 – stredne až menej kvalitné pôdy.

6.1.4 Klimatické pomery

Klimaticky spadá celé katastrálne územie obce do teplej klimatickej oblasti. Priemerná ročná teplota vzduchu je 9,6 °C. Počas vegetačného obdobia dosahuje maximálnu priemernú teplotu 20,0 °C v mesiac júl. Najchladnejším je mesiac január, keď dlhodobo nameraná priemerná teplota dosahuje -1,9 °C.

Priemerný úhrn zrážok sa pohybuje v intervale cca 500 - 600 mm. Najchudobnejšie na zrážky sú zimné mesiace (január, február, marec), zatiaľ čo najviac zrážok sa vyskytuje v mesiacoch máj, jún a júl. Trvanie snehovej pokrývky je menej ako 45 dní.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Riešené územie je odvodňované Zajským potokom, Plachtinským potokom a potokom Krtíš. Zajský a Plachtinský potok tvoria pravostranné prítoky potoka Krtíš. Potok Krtíš sa pri Slovenských Ďarmotách vlieva do Ipľa. Na Zajskom potoku je vybudovaná vodná nádrž Sklabiná, ktorá pôvodne slúžila najmä na reguláciu prietokov a akumuláciu vody na závlahy, v súčasnosti sa využíva aj na rekreačný lov rýb.

V širšom skúmanom území sa nachádzajú horninové komplexy s veľmi rozdielnymi hydrogeologickými vlastnosťami. Možno v ňom rozlíšiť' v zásade dva systémy, líšiace sa svojou genézou a hydraulickými parametrami. Sú to:

1) Hydrogeologický komplex neogénu je zastúpený vulkanickými horninami lyseckej formácie - epiklastické vulkanické pieskovce a konglomeráty pyroxenických andezitov. Podzemné vody v nich sú viazané na puklinovú priepustnosť a pripovrchovej časti aj medzizrnovo-puklinovú priepustnosť.

2) Hydrogeologický komplex kvartéru je tvorený deluviálnymi, deluviálno-eluviálnymi sedimenty, resp. deluviálno-fluviálnymi sedimentmi pleistocenného až holocenného veku, ktoré majú medzizrnovú priepustnosť. Tieto sedimenty sú prevažne nepriepustné až slabo priepustné (pri väčšom podiele piesčitých a štrkovitých zemín) V dolinách sú nevýrazné nivy so štrkovitými zeminami s jemnozrnnou prímesou až výplňou. V nich sa akumuluje podzemná voda v závislosti od prietoku toku.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba ET AL., 1984) hodnotené územie je súčasťou hydrogeologického rajónu 095 Neogén Ipeľskej kotliny. Obeh podzemných vôd prebieha v prevažne v medzizrnovom prostredí, v ktorom sa vytvárajú súvislé horizonty podzemných vôd. Intenzita zvodnenia je značne premenlivá.

V zmysle rámcovej smernice o vodách č. 2000/60/ES a nariadenia vlády SR č. 452/2019 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády SR č. 282/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú prahové hodnoty a zoznam útvarov podzemných vôd, patria podzemné vody viazané na predkvartérne horniny patria do útvaru SK200260FP „Puklinové a medzizrnové podzemné vody južnej časti stredoslovenských neovulkanitov“. Predkvartérny kolektor podzemnej vody je v tomto tvare dominantne zastúpený sladkovodnými tufitickými ílmi, pieskami, pieskovcami a zlepencami, tufmi, tufitmi, aglomerátmi, andezitmi, ryolitmi, bazaltmi a má medzizrnovú, puklinovú, respektíve ich kombinácia.

Minerálne a geotermálne vody

V záujmovom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody.

Vodohospodársky chránené územia

V zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov nie je Zajský potok zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky. Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblastí sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené

v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

Katastrálne územia Nová Ves, Sklabiná, Malý Krtíš, Veľký Krtíš sú zaradené medzi zraniteľné oblasti.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Flóra a vegetácia

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy). Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v minulosti zasiahla hlavne premena lesov na polia, výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory. Z pôvodných druhov sa v brehových porastoch vyskytuje topoľ a vŕba. Pôvodná vegetácia mimo brehových porastov bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne porasty agáta bieleho (*Robinia pseudoacacia*), čremchy (*Padus avium*), krovinné porasty tvorí prevažne baza čierna (*Sambucus nigra*) a bršlen európsky (*Eunonymus europeus*). Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v riešenom území nenachádzajú.

Fauna

V priľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatlovité. Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiar, myšiak lesný. V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat. V širšom okolí sú najhodnotnejšie ako biotop pre živočíchy brehové porasty, lesné porasty, záhrady, polia a krajinné prvky (remízky, solitéry, stromoradia).

Biodiverzita

Biologická diverzita (ďalej len „biodiverzita“) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni.

Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne odstránený. Pôvodná vegetácia sa v riešenom území nezachovala. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú lesné porasty v širšom okolí. V riešenom území sa nenachádza žiadne chránené územie národnej sústavy chránených území ani lokality sústavy Natura 2000 (platí tu 1. st. ochrany).

6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 5,5 až 8,0 km. Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 4,8 km.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Chránené druhy

V kontakte so stavbou sa nachádzajú porasty krovín, preto nie je vylúčené hniezdenie niektorých druhov prevažne spevavcov. Všetky druhy prirodzene sa vyskytujúcich vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

Posudzovaná činnosť je realizovaná na mostoch nad Zajským potokom, Plachtinským potokom a potokom Krtíš. V zmysle dokumentácie RÚSES okresu Veľký Krtíš (SAŽP 2019) nie je v riešenom území identifikovaný žiadny prvok ÚSES.

6.2 KRAJINA

Územie je výrazne poznačené trasovaním líniových infraštruktúrnych prvkov v smere sever – juh: cesta II/527, na ktorú sa napájajú miestne komunikácie obcí. Riešeným územím pretekajú Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš s brehovými porastami, v okolí sa nachádzajú polia a lúky a kompaktnejšie plochy lesných porastov sa nachádzajú východne od riešeného územia.

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Realizáciou zámeru je dotknutý extravilán obcí Nová Ves a Sklabiná (okres Veľký Krtíš).

Obec Nová Ves

Obec má vybudovaný verejný vodovod. V obci je naň napojených cca 71 % obyvateľov. Celková trasa vodovodu v obci je 3 150 metrov. Ostatní obyvatelia sú pitnou vodou zásobovaní z vlastných studní. Verejný vodovod v obci je v správe Stredoslovenskej vodárenskej spoločnosti a.s., Banská Bystrica.

Obec má vybudovanú verejnú kanalizáciu v dĺţke 2 500 m. V súčasnosti je na kanalizáciu napojených 91 % domácností. Kanalizácia je napojená na ČOV Veľký Krtíš. Odpadové vody, ktoré nie sú vyústené do kanalizácie sú zachytávané v žumpách a septikoch alebo priamo vyústené do miestnych jarkov.

Riešeným územím prechádza hlavné zásobovacie elektrické distribučné vedenie a to vzdušná linka VN 22 kV č. 338. Táto linka vychádza zo 110 / 22 kV transformátorovne vo Veľkom Krtíši a pokračuje v smere Ipeľské Predmostie - Šahy. Z tohto vedenia sú prevedené vzdušné VN odbočky do riešeného územia a samotného sídelného útvaru Nová Ves.

Obec je napojená na prepojovací plynovod Sklabiná - Vinica o svetlosti DN 150 s menovitým tlakom 6.3 MPa prostredníctvom skriňovej regulačnej stanice VVTL/STL 3000 m^3/hod. Plynofikácia je prevádzaná STL uličnou sieťou PE rúrami zodpovedajúceho prierezu pre predpísaný tlak.

Vývoj počtu obyvateľov v obci bol pomerne vyrovnaný až na jeden výkyv a to v 70. rokoch. Obec mala v roku 1869 celkom 372 obyvateľov, do roku 1910 nastal mierny pokles. V tomto roku žilo v obci 382 byvateľov. Krivka vývoja počtu obyvateľov stúpala až do roku 1970, kedy žilo v obci 500 obyvateľov, čo predstavuje doterajšie maximum. V nasledujúcich rokoch a desaťročiach badáme rapídny pokles počtu

obyvateľov – viac ako o sto osôb. V roku 1991 tu žilo 348 obyvateľov a postupne sa tento počet z roka na rok zvyšoval, ale už sa nedosiahla hranica z roku 1970. V roku 2006 bol počet obyvateľov v obci 385 osôb. V roku 2011 bol počet obyvateľov 401 osôb a v roku 2021 bol počet obyvateľov 441 osôb.

Obec Sklabiná

Obec má vybudovaný verejný vodovod. V obci je naň napojených cca 74 % obyvateľov. Celková trasa vodovodu v obci je 4 207 metrov k 31.12.2006. Na vodovod je napojených 195 domácností z celkového počtu domácností 285 a 6 združených vodovodných prípojok. Ostatní obyvatelia sú pitnou vodou zásobovaní z vlastných studní. Verejný vodovod v obci je v správe Stredoslovenskej vodárenskej spoločnosti a.s., Banská Bystrica.

Obec má čiastočne vybudovanú verejnú kanalizáciu v dĺžke 4600 m. V súčasnosti je na kanalizáciu napojených 115 domácností. Kanalizácia je napojená na ČOV Veľký Krtíš. Odpadové vody, ktoré nie sú vyústené do kanalizácie sú zachytávané v žumpách a septikoch alebo priamo vyústené do miestnych járkov.

Riešeným územím prechádza hlavné zásobovacie elektrické distribučné vedenie a to vzdušná linka VN 22 kV č. 338. Táto linka vychádza zo 110 / 22 kV transformátorovne vo Veľkom Krtíši a pokračuje v smere Ipeľské Predmostie - Šahy. Z tohto vedenia sú prevedené vzdušné VN odbočky do riešeného územia a samotného sídelného útvaru Sklabiná.

Obec je napojená na prepojovací plynovod Sklabiná - Vinica o svetlosti DN 150 s menovitým tlakom 6.3 MPa prostredníctvom skriňovej regulačnej stanice VVTL/STL 3000 m3/hod. Plynofikácia je prevádzaná STL uličnou sieťou PE rúrami zodpovedajúceho prierezu pre predpísaný tlak.

Celkový počet obyvateľov obce v sledovanom období striedavo stúpal a klesal. Najvýraznejší nárast počtu obyvateľov v obci bol v desiatych a sedemdesiatych rokoch. V roku 1970 kulminoval počet obyvateľov na hodnote 843. V ďalších rokoch sa narušili tieto dlhodobé pozitívne demografické tendencie a obec zaznamenáva výraznejší pokles počtu obyvateľov za sledované obdobie. Od roku 2001 počet obyvateľov obce narastá a klesá striedavo o nízky počet. V roku 2021 obec zaznamenala výrazný nárast počtu obyvateľov, kedy bol počet na konci roka 928 osôb. Počet obyvateľov za rok 2022 bol opäť vyšší a bol 936.

Kultúrnohistorické pamiatky

Kultúrnohistorické pamiatky sú mimo priestoru posudzovanej činnosti. V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

Cestná doprava

Základ dopravného systému predstavuje súčasná trasa cesty I/75 a II/527 - cesta I/75, Levice – Veľký Krtíš – Lučenec, smer západ – východ a cesta II/527 v smere Zvolen – Veľký Krtíš – Slovenské Ďarmoty (hranica s MR) – Šahy. Obcou Nová Ves prechádza cesta tretej triedy – 2617, ktorá sa napája hneď za obcou na cestu II/527.

Železničná doprava

Riešeným územím neprechádza žiadna železničná trať.

Vodná doprava

Tento druh dopravy sa v území nevyskytuje.

Letecká doprava

V obci Sklabiná je využívané letisko predovšetkým na letecké práce v poľnohospodárstve a lesnom hospodárstve.

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

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 7 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora výstavby.

Počas rekonštrukcie mostov bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil. Vjazdy a výjazdy zo staveniska budú udržiavané v náležitom stave a znečistenie sa bude okamžite odstraňovať. Využívanie miestnych komunikácií počas výstavby sa bude minimalizovať.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť nadväznosť prác a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a jestvujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie. Podľa zvoleného postupu prác je súčasťou dodávky zhotoviteľa všetko potrebné, aj projektová dokumentácia pre dočasné dopravné značenie (vrátane určenia) a povolenia (uzávierky, výluky, rozkopávky a pod.) podľa požiadaviek správcov. V čase realizácie prác je nutné tieto povolenia zaktualizovať na príslušných úradoch.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tabuľka č. 1.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6^{00} do 18^{00} hod
- pre večer od 18^{00} do 22^{00} hod
- pre noc od 22^{00} do 6^{00} hod.

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

Tab. 3 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategória územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty [a] (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Pozemná a vodná doprava [b] [c] $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy [c] $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava		
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, [d] vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:
[a] Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.
[b] Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.
[c] Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovištia taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.
[d] Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia žijúci najbližšie od rekonštruovaných mostných objektov. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostných objektoch a ceste. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 7 mesiacov. Vhodnou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie K = (-10) dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vztiahnuť prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z.z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 4 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	8 < P ≤ 70	106
	P > 70	86 + 11 lg P
Pásové dozéry, pásové nakladače	P ≤ 55	103
	P > 55	84 + 11 lg P
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	P ≤ 55	101
	P > 55	82 + 11 lg P
Kompresory	P ≤ 15	97
	P > 15	95 + 2 lg P

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadefinovaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako ΔL = 1dB a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu. V posudzovanom území rekonštrukcia mostných objektov a priľahlej cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko–prevádzkové parametre mostov jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcom nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území len niekoľko krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 7 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_X, VOC, SO_2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2, CH_4, N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci

dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Realizáciou posudzovanej činnosti sa vplyv na ovzdušie počas prevádzky nezmení.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Zásahy do horninového prostredia sa nepredpokladajú.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave mostných objektov vôbec nezmení. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO_2, CH_4, N_2O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na klimatické pomery nezmení.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_X, VOC, SO_2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2, CH_4, N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na

0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na ovzdušie za dodržania navrhovaných opatrení nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Účelom mostných objektov ev.č.:527-017, 527-018, 527-019 je prevedenie dopravy na ceste II/527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš. Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky. Počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

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

Počas prevádzky mostných objektov budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvádzanie povrchových vôd je zabezpečené premenlivým pozdĺžnym a priečnym sklonom smerom do zelených pásov voľne na terén resp. do priľahlých priekop. Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd. Odvodnenie povrchu mostov je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom priamo do potoka pod mostom. Mostné odvodňovače budú osadené v miestach pôvodných odvodňovačov. Pred a za mostným objektom bude voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity povrchových vôd.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Vplyv na režim podzemnej vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostných objektov je do veľkej miery otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Ochrana vodárenských zdrojov

V riešenom území a jeho okolí sa nevyskytujú žiadne ochranné pásma vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 VPLYVY NA PÔDU

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

Všetky parcely, na ktorých bude trvalý a dočasný záber predstavujú v zmysle katastrálnej mapy: vodné plochy a zastavané plochy, k záberu poľnohospodárskej pôdy nedochádza. Zemné práce v maximálnej možnej miere zohľadnia jestvujúce zemné telesá v okolí mostných objektov. Stavebné úpravy sú navrhnuté s ohľadom na snahu o minimalizovanie záberov. Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty II/527.

Pôjde o zemné práce súvisiace s vybudovaním prechodových oblastí pred a za mostom a zemné práce súvisiace s rozšírením krajnice pre vybudovanie revíznych schodísk a prechodových blokov za rímsami. Pred zahájením zemných prác je potrebné zrealizovať presné vytýčenie všetkých sietí.

Nevhodný výkopový materiál bude priebežne odvážaný a v prípade vhodnosti sa použije pre spätné zásypy resp. násypy. Do násypov odporúčame použiť zeminy vhodné do násypu tak, aby bola zabezpečená stabilita a trvácnosť. Tieto zeminy je potrebné doviezť zo zemníka.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Zdroje materiálov potrebných pre zabudovanie do stavby si zabezpečí zhotoviteľ stavby.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na živočíchy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia

živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz dotknutých potokov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 7 mesiacov a nevytvárajú sa na potokoch ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu. Počas výstavby bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie výstavby a minimalizovať výruby ako aj práce v samotnom toku. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutých úsekov potokov ako aj obnovenia ich biokoridorových funkcií. Výrub drevín bude nevyhnutné uskutočniť v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). Realizáciou zámeru nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia populácii živočíchov.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

Pri výstavbe majú byť odstránené dreviny len v bezprostrednej blízkosti mostných objektov. V prípade identifikovania inváznych druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať a zatrávniť.

S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podľa § 48 zákona č. 543/2002 Z.z. uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

V prípade, že dôjde k výrubom drevín na pozemkov, ktoré spĺňajú podmienku cestnej zelene, pri povoľovaní výrubu drevín rastúcich na týchto pozemkoch, sa bude postupovať podľa § 47, ods. 4, písmeno e) zákona č. 543/2002 Z.z. Súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14, ods. 3 cestného zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov).

V prípade, že dôjde k výrubom brehových porastov a porastov rastúcich v inundácii vodných tokov - na ich odstránenie bude potrebný súhlas príslušného orgánu štátnej vodnej správy v zmysle § 23, ods. 1, písm. a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov.

V etape výstavby budú **opatrenia na ochranu drevín** zamerané na:

- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- minimalizovať výruby brehových porastov,
- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mesiacoch október - február,
- po ukončení stavebných prác uviesť poškodené plochy do pôvodného stavu.

Vplyv na biotopy a biodiverzitu

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany a nezasahuje do žiadnych chránených ani inak cenných lokalít. Biotopy národného a európskeho významu sa v riešenom území nenachádzajú.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác sa štruktúra ani scenérie krajiny nezmení.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené

vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 5,5 až 8,0 km. Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 4,8 km.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti posudzovanej činnosti od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad ich priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv rekonštrukcie a prevádzky hodnotených mostných objektov na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

V zmysle dokumentácie RÚSES okresu Veľký Krtíš (SAŽP 2019) nie je v riešenom území identifikovaný žiadny prvok ÚSES.

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať aj v samotných tokoch - Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš (z toho Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky), počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Počas rekonštrukcie mostov bude doprava na ceste II/527 obmedzená na polovičný profil. Vjazdy a výjazdy zo staveniska budú udržiavané v náležitom stave a znečistenie sa bude okamžite odstraňovať. Využívanie miestnych komunikácií počas výstavby sa bude minimalizovať.

Zhotoviteľ ihneď po ukončení rekonštrukcie odstráni DDZ, pričom zodpovedá za uvedenie resp. obnovu dopravného značenia v zmysle projektu.

Ostatných prvkov urbánneho komplexu sa realizácia navrhovanej činnosti nebude týkať.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci mostného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v okolí stavby.

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác mostných objektov je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 7 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta II/527.

Vzhľadom na to, že rekonštrukcia cesty II/527 na úseku Sklabiná – Veľký Krtíš je rozčlenená na 3 úseky v rámci ktorých budú rekonštruované aj mostné objekty musí zhotoviteľ zabezpečiť nadväznosť prác a zvoliť

taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a jestvujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie. Podľa zvoleného postupu prác je súčasťou dodávky zhotoviteľa všetko potrebné, aj projektová dokumentácia pre dočasné dopravné značenie (vrátane určenia) a povolenia (uzávierky, výluky, rozkopávky a pod.) podľa požiadaviek správcov. V čase realizácie prác je nutné tieto povolenia zaktualizovať na príslušných úradoch.

Prevádzka rekonštruovaných mostných objektov na ceste II/527 nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov. Realizáciou rekonštrukcie cesty a mostov sa predpokladá zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme prideľovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priraďovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli prideľované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

0 minimálny až zanedbateľný vplyv

1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

2 vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

3 významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátko-dobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný

5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

V nasledujúcom hodnotení je symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 5 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	*Vplyv*	*Hodnotenie*	
		Výstavba	*Prevádzka*
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	0	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0
Pôda	Záber pôd	0	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinnej vegetácie	-1	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	-	-
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-	-
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-	-
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	-	-
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-	-
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospo-dárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	0	0
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-	-
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	-	-
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-	-
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	-	-
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	-1	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostných objektov ev.č.: 527-017, 527-018, 527-019. Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mostných objektov.

Posudzované a mostné objekty sa nachádzajú v Banskobystrickom kraji, v extraviláne obcí Nová Ves a Sklabiná. Mostné objekty prevádzajú cestu II. triedy č. 527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mostov. Stavebno-technický stav mostov je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý. Cieľom je rekonštrukcia mostov podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na spomínanom cestnom ťahu cesty II. triedy. Projektová dokumentácia rieši v predmetnom úseku cesty výmenu obrusných a ložných vrstiev cesty, reprofilizáciou priekop resp. svahov, výmenu a doplnenie zvodidiel a vodiacich stĺpikov. Tiež výmenu a doplnenie zvislého dopravného značenia a nové vodorovné dopravné značenie. Súčasťou stavby bude obnova existujúcich autobusových zastávok (autobusové pruhy, nástupné ostrovčeky). Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd.

Rekonštrukciou dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku 1, cesty II/527.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Stavba bola v DSPRS – úsek 1 rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

SO 201-00 Most ev.č.: 527-017 na ceste II/527 ckm 39,417
SO 202-00 Most ev.č.: 527-018 na ceste II/527 ckm 41.794
SO 203-00 Most ev.č.: 527-019 na ceste II/527 ckm 42.262

Celkový rozsah

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mostov. Stavebno-technický stav mostných objektov je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý.

Na základe vizuálnej kontroly mostov je možné zhodnotiť jestvujúci stav nasledovne:

- vozovka na moste má trhliny a nerovnosti, cez ktoré zrejme prechádza agresívna voda a preniká až na povrch nosnej konštrukcie čo vedie k jej degradácii;
- korózia záchytného zariadenia;
- degradácia ríms, vegetácia pozdĺž rímsovej obruby;
- nefunkčné odvodnenie mosta, odvodňovače upchaté;
- rozpad betónu a zatekanie v miestach dobetonávky nosníkov, odhalená a skorodovaná betonárska výstuž;
- degradácia betónu, odhalená a skorodovaná výstuž na spodnej stavbe (krajné opory), hniezda na oporách, odlamovanie rohov a obnaženie betonárskej výstuže, záclony na úložných prahoch;
- prerastanie vegetácie cez spevnenie dlažbou pod mostom, biologická degradácia;
- znečistenie a nežiadúca vegetácia v okolí mosta.

Na mostoch bude demontované záchytné zariadenie, zábradlie. Vozovka na mostoch bude odfrézovaná a budú vybúrané rímsy a spádový betón až na horný povrch nosníkov. Rozsah sanácie nosnej konštrukcie bude spočívať v celoplošnej sanácií všetkých viditeľných plôch. Nosná konštrukcia bude celoplošne otryskaná, celý podhľad ako aj horný povrch pred betonážou novej spriahajúcej dosky. Po zhotovení vyrovnávacieho betónu budú osadené nové gumokovové mostné závery do oceľového lôžka.

Rekonštrukcia mostných objektov sa bude týkať aj úprava koryta potokov pod mostným objektom, úprava sklonu svahov, úprava koryta potokov dlažbou z lomového kameňa, s plynulým napojením na existujúcu úroveň koryta. Na koncoch a v päte svahu upravenej časti koryta búdu vytvorené betónové prahy. Následne sa vykoná prečistenie dna koryta. Úpravy koryta budú spĺňať požiadavky na dodržanie 100 ročného prietoku vody.

Predpokladaná doba realizácie rekonštrukcie je cca 7 mesiacov.

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Posudzovaná činnosť sa nachádza v Banskobystrickom kraji, v extraviláne obcí Nová Ves a Sklabiná (okres Veľký Krtíš). Účelom a cieľom stavebnej akcie je rekonštrukcia existujúcej cesty II. triedy II/527 kum. staničenie 38,763 – 42,521 km, dĺžka 3,758 km a mostov ev.č.: 527-017, 527-018, 527-019. Mostné objekty prevádzajú cestu II/527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Lučenecko-košická zníženina, celku Juhoslovenská kotlina, podcelku Ipeľská kotlina, časti Pôtorská pahorkatina a Hontianske terasy. Skúmane územie sa nachádza v nadmorskej výške 160 až 170 m n. m. Povrch terénu je antropogénne upravený v trase cesty II/527.

Podľa regionálneho geologického členenia Západných Karpát a severných výbežkov Panónskej panvy (Vass ET AL., 1988) sa skúmané (územie zaraďuje do oblasti neovulkanitov, presnejšie do stredoslovenských neovulkanitov a je súčasťou vulkanitov Krupinskej planiny.

Na geologickej stavbe skúmaného územia sa podieľajú horninové komplexy neogénu a kvartéru (Konečný ET AL., 1978; 1979; 1983). Neogén je zastúpený neogénnymi vulkanickými sedimentmi lyseckej formácie (stredný až mladší báden). Kvartér v skúmanom území, ktorý je zastúpený antropogénnymi uloženinami a deluviálnymi, resp. deluviálno-eluviálnymi sedimentmi.

Pôdne pomery

V riešenom území majú dominantné zastúpenie pôdy: kambizeme modálne a kultizemné nasýtené až kyslé, sprievodné rankre a kambizeme pseudoglejové; zo stredne ťažkých až ľahších skeletnatých zvetralín nekarbonátových hornín. V nive potokov sa vyskytujú prevažne fluvizeme glejové, sprievodné gleje; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov. V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí. BPEJ okolitých pôd patria do skupiny 6 – stredne až menej kvalitné pôdy.

Klimatické pomery

Klimaticky spadá celé katastrálne územie obce do teplej klimatickej oblasti. Priemerná ročná teplota vzduchu je 9,6 °C. Počas vegetačného obdobia dosahuje maximálnu priemernú teplotu 20,0 °C v mesiac júl. Najchladnejším je mesiac január, keď dlhodobo nameraná priemerná teplota dosahuje -1,9 °C.

Priemerný úhrn zrážok sa pohybuje v intervale cca 500 - 600 mm. Najchudobnejšie na zrážky sú zimné mesiace (január, február, marec), zatiaľ čo najviac zrážok sa vyskytuje v mesiacoch máj, jún a júl. Trvanie snehovej pokrývky je menej ako 45 dní.

Hydrologické pomery

Riešené územie je odvodňované Zajským potokom, Plachtinským potokom a potokom Krtíš. Zajský a Plachtinský potok tvoria pravostranné prítoky potoka Krtíš. Potok Krtíš sa pri Slovenských Ďarmotách vlieva do Ipľa. Na Zajskom potoku je vybudovaná vodná nádrž Sklabiná, ktorá pôvodne slúžila najmä na reguláciu prietokov a akumuláciu vody na závlahy, v súčasnosti sa využíva aj na rekreačný lov rýb.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba ET AL., 1984) hodnotené územie je súčasťou hydrogeologického rajónu 095 Neogén Ipeľskej kotliny. Obeh podzemných vôd prebieha v prevažne v medzizrnovom prostredí, v ktorom sa vytvárajú súvislé horizonty podzemných vôd. Intenzita zvodnenia je značne premenlivá.

V záujmovom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody.

Vodohospodársky chránené územia

V zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov nie je Zajský potok zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky. Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť.

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy). Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v minulosti zasiahla hlavne premena lesov na polia, výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory. Z pôvodných druhov sa v brehových porastoch vyskytuje topoľ a vŕba. Pôvodná vegetácia mimo brehových porastov bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne porasty agáta bieleho (*Robinia pseudoacacia*), čremchy (*Padus avium*), krovinné porasty tvorí prevažne baza čierna (*Sambucus nigra*) a bršlen európsky (*Eunonymus europeus*). Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v riešenom území nenachádzajú.

V priľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatlovité. Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiar, myšiak lesný. V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat. V širšom okolí sú najhodnotnejšie ako biotop pre živočíchy brehové porasty, lesné porasty, záhrady, polia a krajinné prvky (remízky, solitéry, stromoradia).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne odstránený. Pôvodná vegetácia sa v riešenom území nezachovala. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú lesné porasty v širšom okolí. V riešenom území sa nenachádza žiadne chránené územie národnej sústavy chránených území ani lokality sústavy Natura 2000 (platí tu 1. st. ochrany).

Chránené územia prírody a krajiny

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 5,5 až 8,0 km. Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 4,8 km.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

V kontakte so stavbou sa nachádzajú porasty krovín, preto nie je vylúčené hniezdenie niektorých druhov prevažne spevavcov. Všetky druhy prirodzene sa vyskytujúcich vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

Posudzovaná činnosť je realizovaná nad vodnými tokmi. V zmysle dokumentácie RÚSES okresu Veľký Krtíš (SAŽP 2019) nie je v riešenom území identifikovaný žiadny prvok ÚSES.

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizáciou zámeru je dotknutý extravilán obcí Nová Ves a Sklabiná (okres Veľký Krtíš). Obce majú vybudovanú technickú infraštruktúru - verejný vodovod, na ktorý je napojených cca 71-74 % obyvateľov, kanalizáciu, ktorá je napojená na ČOV Veľký Krtíš a v súčasnosti je na kanalizáciu napojených do 91 % domácností. Obec je napojená na elektrickú rozvodnú sieť a plynovod. V roku 2021 bol počet obyvateľov obce Nová Ves 441 osôb, a obce Sklabiná 936 (rok 2022).

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V okolí posudzovanej činnosti sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú.

Archeologické lokality

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Posudzované mostné objekty ev.č.: 527-017, 527-018, 527-019 sa nachádzajú v Banskobystrickom kraji, v extraviláne obcí Nová Ves a Sklabiná. Mostné objekty prevádzajú cestu II. triedy č. 527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mostov. Stavebno-technický stav mostov je aktuálne hodnotený stupňom IV - Uspokojivý. Cieľom je rekonštrukcia mostov podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na spomínanom cestnom ťahu cesty II. triedy. Projektová dokumentácia rieši v predmetnom úseku cesty výmenu obrusných a ložných vrstiev cesty, reprofilizáciou priekop resp. svahov, výmenu a doplnenie zvodidiel a vodiacich stĺpikov. Tiež výmenu a doplnenie zvislého dopravného značenia a nové vodorovné dopravné značenie. Súčasťou stavby bude obnova existujúcich autobusových zastávok (autobusové pruhy, nástupné ostrovčeky). Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd.

Rekonštrukciou dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku 1, cesty II/527.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov mostných objektov, stavu mostných objektov, s výskytom bezpečnostných rizík, rovnako aj cesta je v hodnotenom úseku poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Identifikované nedostatky zvyšujú riziko kolíznych situácii na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Posudzovanú činnosť územnoplánovacia dokumentácia nerieši.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 7 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora výstavby.

V hodnotenom území rekonštrukcia mostných objektov prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom. Na základe zhodnotenia zdravotných rizík nie je predpoklad, že prevádzka cesty by mala negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Zásahy do horninového prostredia sa nepredpokladajú. Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Účelom mostných objektov ev.č.:527-017, 527-018, 527-019 je prevedenie dopravy na ceste II/527 ponad potoky: Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš. Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky. Počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

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

Počas prevádzky mostných objektov budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvádzanie povrchových vôd je zabezpečené premenlivým pozdĺžnym a priečnym sklonom smerom do zelených pásov voľne na terén resp. do priľahlých priekop. Súčasťou rekonštrukcie je aj vyčistenie priekop a priepustov, prípadná úprava svahov a reprofilizácia pre zabezpečenie lepšieho odvádzania povrchových vôd. Odvodnenie povrchu mostov je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky a ďalej je odvedená pozdĺž obruby pozdĺžnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi s bočným odtokom. Odvodňovače sú zaústené zvislým odtokom priamo do potoka pod mostom. Mostné odvodňovače budú osadené v miestach pôvodných odvodňovačov. Pred a za mostným objektom bude voda z povrchu vozovky odvedená cestným rigolom.

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostných objektov je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia povrchových ani podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Všetky parcely, na ktorých bude trvalý a dočasný záber predstavujú v zmysle katastrálnej mapy: vodné plochy a zastavané plochy, k záberu poľnohospodárskej pôdy nedochádza. Zemné práce v maximálnej možnej miere zohľadnia jestvujúce zemné telesá v okolí mostných objektov. Stavebné úpravy sú navrhnuté s ohľadom na snahu o minimalizovanie záberov. Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty II/527.

Pôjde o zemné práce súvisiace s vybudovaním prechodových oblastí pred a za mostom a zemné práce súvisiace s rozšírením krajnice pre vybudovanie revíznych schodísk a prechodových blokov za rímsami. Pred zahájením zemných prác je potrebné zrealizovať presné vytýčenie všetkých sietí.

Nevhodný výkopový materiál bude priebežne odvážaný a v prípade vhodnosti sa použije pre spätné zásypy resp. násypy. Do násypov odporúčame použiť zeminy vhodné do násypu tak, aby bola zabezpečená stabilita a trvácnosť. Tieto zeminy je potrebné doviezť zo zemníka.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Zdroje materiálov potrebných pre zabudovanie do stavby si zabezpečí zhotoviteľ stavby.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia

živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz dotknutých potokov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 7 mesiacov a nevytvárajú sa na potokoch ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu. Počas výstavby bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie výstavby a minimalizovať tak výruby ako aj práce v samotnom toku. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutých úsekov potokov ako aj obnovenia ich biokoridorových funkcií. Výrub drevín bude nevyhnutné uskutočniť v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). Realizáciou zámeru nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia populácii živočíchov.

Pri výstavbe majú byť odstránené dreviny len v bezprostrednej blízkosti mostných objektov. V prípade identifikovania inváznych druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať a zatrávniť.

S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podľa § 48 zákona č. 543/2002 Z.z. uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

V prípade, že dôjde k výrubom drevín na pozemkov, ktoré spĺňajú podmienku cestnej zelene, pri povoľovaní výrubu drevín rastúcich na týchto pozemkoch, sa bude postupovať podľa § 47, ods. 4, písmeno e) zákona č. 543/2002 Z.z. Súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14, ods. 3 cestného zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov).

V prípade, že dôjde k výrubom brehových porastov a porastov rastúcich v inundácii vodných tokov - na ich odstránenie bude potrebný súhlas príslušného orgánu štátnej vodnej správy v zmysle § 23, ods. 1, písm. a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov.

V etape výstavby budú **opatrenia na ochranu drevín** zamerané na:

- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- minimalizovať výruby brehových poreastov,
- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mesiacoch október - február,
- po ukončení stavebných prác uviesť poškodené plochy do pôvodného stavu.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

<u>Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny a na územia Natura 2000</u>

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 5,5 až 8,0 km. Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 4,8 km.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti posudzovanej činnosti od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad ich priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnotených mostných objektov na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V zmysle dokumentácie RÚSES okresu Veľký Krtíš (SAŽP 2019) nie je v riešenom území identifikovaný žiadny prvok ÚSES.

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať aj v samotných tokoch - Zajský potok, Plachtinský potok a potok Krtíš (z toho Plachtinský potok a potok Krtíš sú v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. zaradené medzi vodohospodársky významné vodné toky), počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác mostných objektov je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 7 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta II/527.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť nadväznosť prác a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a jestvujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie. Podľa zvoleného postupu prác je súčasťou dodávky zhotoviteľa všetko potrebné, aj projektová dokumentácia pre dočasné dopravné značenie (vrátane určenia) a povolenia (uzávierky, výluky, rozkopávky a pod.) podľa požiadaviek správcov. V čase realizácie prác je nutné tieto povolenia zaktualizovať na príslušných úradoch.

Prevádzka mostných objektov na ceste II/527 nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov. Realizáciou rekonštrukcie cesty a mostov sa predpokladá zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na manipuláciu s odpadmi.

Pre výstavbu platí štandardný postup rekonštrukcie cestnej komunikácie:

- demontáž príslušenstva odbúranie existujúcich ríms, frézovanie vrstiev vozovky;
- odbúranie existujúcej izolácie a vyrovnávacieho betónu, očistenie povrchu nosnej k.;
- zemné práce a následná realizácia nových prechodových oblastí
- vystuženie a betonáž nového vyrovnávacieho betónu, položenie izolácie, betonáž ríms, osadenie odvodňovačov, mostných záverov, osadenie záchytného zariadenia;
- položenie konštrukcie vozovky;

- sanácia plôch nosnej konštrukcie a opôr;
- úprava terénu v okolí mostov, realizácia revízneho schodiska a lavičiek;
- vyčistenie okolia mostov.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzované mostné objekty neboli v minulosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavba bola vybudovaná pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

Projektová dokumentácia rieši rekonštrukciu cesty II. triedy č.527 na úseku Sklabiná – Veľký Krtíš.

Trasa je rozčlenená na 3 úseky:

- Úsek č.1 kum. staničenie 38,763 – 42,521 km, dĺžka 3,758km
- Úsek č.2 kum. staničenie 43,257 – 47,659 km, dĺžka 4,402km
- Úsek č.3 kum. staničenie 47,893 – 48,947 km, dĺžka 1,054km

Celková dĺžka troch úsekov je 9,214 km.

Predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostných objektov ev.č.: 527-017, 527-018, 527-019. Rekonštrukciou dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku 1, cesty II/527. Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mostných objektov.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná v prílohe.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS) „**Rekonštrukcia cesty a mostov II/527 Sklabiná – Veľký Krtíš; kumulatívne staničenie km 38,763 – 48,947; IV. Etapa-Úsek 1**“, spracovaná spoločnosťou PRO-SENSE s.r.o., Zlatá 5614/8, 974 05 Banská Bystrica (05/2024). Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. DOTKNUTÉ ORGÁNY

Dotknuté orgány: Okresný úrad Veľký Krtíš – Životné prostredie – Ochrana prírody a krajiny, Ochrana ovzdušia, Odpadové hospodárstvo, Správa vodných tokov; Okresný úrad Veľký Krtíš – Oddelenie dopravného inžinierstva; Slovenský vodohospodársky podnik; Ministerstvo vnútra; Obec Sklabiná; Obec Nová Ves; SPP; Banskobystrická regionálna správa ciest;

Povoľujúci orgán: Okresný úrad Veľký Krtíš

Rezortný orgán: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

10.7. 2024

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Kurjak, PhD.
ENVICONSULT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Róbert Machala
riaditeľ odboru cestnej infraštruktúry
Banskobystrický samosprávny kraj