OKRESNÝ ÚRAD LEVICE

KÓPIA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

EIA

Rozmarínová ul. 4, 934 01 Levice

Číslo spisu
OU-LV-OSZP-2023/008617-019

Levice
27. 09. 2023

Rozhodnutie

podľa § 29 ods. 2 a ods. 11 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Výrok

Okresný úrad Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. c), § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“), rozhodol podľa § 29 ods. 2 a ods. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) po vykonaní zisťovacieho konania pre navrhovanú činnosť „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“, navrhovateľa Slovenská správa ciest, Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava, IČO: 00003328 po ukončení zisťovacieho konania takto:

Navrhovateľ: Slovenská správa ciest, Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava
Navrhovaná činnosť: „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“

SA NABUDE POSUDZOVAŤ

podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
Navrhovaná činnosť je situovaná v Nitrianskom kraji, okrese Levice, v katastrálnom území Kalná.

Účelom rekonštrukcie je zvýšenie únosnosti mostného objektu, zlepšenie stavebnotechnického stavu so zvýšením bezpečnosti na ceste a zlepšenie podmienok pre cestnú hromadnú dopravu. Na základe požiadaviek investora sa navrhuje na moste prevedenie komunikácie kategórie MZ 14 redukovaná a rozšírený verejný chodník, čo má za následok potrebu rozšírenia pôvodného mosta. Na komunikácii je navrhnutý nedostatočný strechovitý priečny sklon. Z dôvodu bezpečného odvedenia dažďovej vody z povrchu mosta bude musieť byť upravené výškové vedenie nivelety cesty.

V procese konania o povoľovaní činnosti je potrebné rešpektovať a dodržiavať nasledovné podmienky a pripomienky, ktoré vyplynuli z doručených stanovísk:

- Dodržiavať Arboristický štandard č.2- Ochrana stromov pri stavebnej činnosti, ktorý identifikuje dreviny potenciálne ovplyvnené stavebnou činnosťou, charakterizuje ochranné opatrenia a technologické postupy pri ochrane drevín, vrátane ďalších pestovateľských opatrení.
- Dodržiavať STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

KÓPIA

- Dodržiavať §47 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon o ohrane prírody")
- V blízkosti chránených stromov a v ich ochrannom pásme nesmie byť zhromaždený stavebný materiál, pracovať tak, aby nedošlo k poškodeniu koreňového systému chránených stromov
- Pred realizáciou stavby musí investor včas požiadať Okresný úrad Levice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií o určenie dočasného dopravného značenia, použitého na vyznačenie obchádzkovej trasy po ceste II/564 počas realizácie uvedenej stavby.
- Pri realizácii predložených zámerov treba dodržať zákon číslo 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov v nadväznosti na vyhlášku číslo 35/1984 Zb., ako i príslušné STN.
- Ďalší stupeň projektovej dokumentácie predložiť na vyjadrenie Okresnému úradu Levice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Vzhľadom na lokalizáciu zimoviska rýb orientovať stavebné práce v rámci možností mimo zimného obdobia z dôvodu minimalizácie vyrušovania. Umelý dočasný ostrov vo vodnom toku, ktorý sa navezie na jestvujúci štrkový náplav z hrubého kameniva po ukončení prác z vodného toku odstrániť, tak ako je uvedené v texte oznámenia o zmene.
- Odstraňovanie drevín a krovín realizovať len v nevyhnutných prípadoch v minimálnom rozsahu, mimo vegetačného a mimo hniezdneho obdobia z dôvodu eliminácií škôd na prípadných hniezdnych druhoch. Ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred mechanickým poškodením v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
- Náhradnú výsadbu za odstránenú drevinovú vegetáciu uskutočniť z druhov vhodných na príslušné stanovište.
- Stavebný materiál skladovať v blízkosti stavby na spevnených plochách zabezpečených proti prípadnému splachu do vodného toku.
- Vjazd stavebnej techniky realizovať výhradne po existujúcich spevnených komunikáciách. Použité motorové vozidlá a technika musia byť v dobrom technickom stave a zabezpečené proti únikom technických kvapalín a pohonných látok do prostredia.
- V prípade zaznamenania výskytu pobytových znakov bobra vodného (hať, ohryzy, nora) požiadať MŽP SR o výnimku na zásah do biotopu druhu európskeho významu.
- V prípade nálezu chránených živočíchov počas rekonštrukcie kontaktovať pracovisko štátnej ochrany prírody.
- Počas stavebných prác rešpektovať § 4 ods. 1 zákona o ochrane prírody.
- Realizáciou stavby NESMÚ BYŤ DOTKNUTÉ základné činnosti vo vzťahu ku chránených druhom podľa ust. § 35 zákona o ochrane prírody a krajiny.
- Používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov

Rozhodnutie oprávňuje navrhovateľa podať návrh na začatie povoľovacieho konania podľa osobitných predpisov (§29 ods. 12 zákona o posudzovaní) a zároveň je navrhovateľ podľa ustanovení § 38 ods. 1 zákona o posudzovaní povinný zabezpečiť súlad ním predkladaného návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej zmene činnosti so zákonom o posudzovaní, a rozhodnutím vydaným podľa zákona o posudzovaní a ich podmienkami.

Odôvodnenie

Navrhovateľ Slovenská správa ciest, Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava, IČO: 00003328 v zastúpení DOPRAVOPROJEKT BRATISLAVA, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3 predložil dňa 12.04.2023 Okresnému úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len OÚ Levice, OSŽP) podľa § 18 ods. 2 písm. d) a podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov zmenu navrhovanej činnosti „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“ vypracovaný v súlade s § 22 ods. 3 prílohy č. 8a na vykonanie zisťovacieho konania podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Okresný úrad Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie oznámil všetkým známym účastníkom konania, že dňom doručenia oznámenia o zmene činnosti začalo, podľa § 18 správneho poriadku, správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, resp. Oznámenie o predložení Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bolo zverejnené na úradnej tabuli príslušného orgánu, na webovej stránke príslušného orgánu, na elektronickej úradnej tabuli a na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR, na webovej stránke.

Okresný úrad Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie informoval všetkých známych účastníkov konania, že podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním

KÓPIA

rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. Do spisu je možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy a výpisy) na Okresnom úrade Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie. Táto informácia bola tiež zverejnená ako súčasť informácie pre verejnosť na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR.

Opis navrhovanej činnosti

Mostný objekt ev. č. 51-140 „Most cez rieku Hron v k.ú. Kalná nad Hronom“ sa nachádza na ceste I/51 v extraviláne obce Kalná nad Hronom. Mostný objekt premosťuje rieku Hron. Cestná komunikácia je mimo mostného objektu kategórie MZ 14 redukovaná. Povrch vozovky na moste je asfaltový. Priečny sklon vozovky je strechovitý. Uhol kríženia je 75°. Dispozične ide o dvojpoľový most z dodatočne predpätých prefabrikátov. Mostný objekt má dve prosté polia s rovnakými rozpätiami. Rozpätie jedného poľa je 40,00 m. Mostný objekt bol vybudovaný v roku 1961.

Súčasný stavebno-technický stav mosta bol ohodnotený stupňom VI – veľmi zlý (hlavná prehliadka – 15.11.2019). Nosná konštrukcia mostného objektu v súčasnom stave spĺňa iba čiastočne základné podmienky kladené v súčasnosti platnými normami a predpismi ohľadne bezpečnosti premávky na mostných objektoch. Nosná konštrukcia a opory vykazujú porušenie betónu, rozpad, odlamovanie a nedostatočné krytie betonárskej výstuže, dôsledkom čoho je ich korózia. Bezpečnostné zariadenia sú poškodené a skorodované. Pôvodný mostný objekt dosahuje zaťažiteľnosť stanovenú výpočtovo (Diagnostika mosta 30.10.2019) a to, normálnu – 10,8 t, výhradnú – 23,7 t, výnimočnú –41,6 t. Účelom rekonštrukcie je zvýšenie únosnosti mostného objektu, zlepšenie stavebnotechnického stavu so zvýšením bezpečnosti na ceste a zlepšenie podmienok pre cestnú hromadnú dopravu. Na základe požiadaviek investora sa navrhuje na moste prevedenie komunikácie kategórie MZ 14 redukovaná a rozšírený verejný chodník, čo má za následok potrebu rozšírenia pôvodného mosta. Komunikácia je teraz vedená smerovo v priamej a výškovo tiež v priamej. Na komunikácii je navrhnutý nedostatočný strechovitý priečny sklon. Z dôvodu bezpečného odvedenia dažďovej vody z povrchu mosta bude musieť byť upravené výškové vedenie nivelety cesty.

Stručný opis technického a technologického riešenia

Stavba rieši nedostatočné technické a kapacitné parametre mosta, ktoré nevyhovujú súčasnému stavu. Rekonštrukciou nevyhnutného priľahlého úseku cesty, mosta a ostatných súvisiacich objektov dôjde k dosiahnutiu požadovanému cieľa.

Stavba je malého plošného rozsahu v jednom úseku a člení sa na:
SO 101-00 Cesta I/51 – most ev. č. 51-140
SO 102-00 Chodníky pri ceste I/51 – most ev. č. 51-140
SO 201-00 Most cez rieku Hron – most ev. č. 51-140
SO 601-00 Prekládka kábla – Telekom
SO 602-00 Prekládka stĺpov verejného osvetlenia

Doporučený postup stavebných prác:
1) Preložka telekomunikačného vedenia mimo mostný objekt.
2) Zriadenie obchádzkovej trasy a uzavretie komunikácie.
3) Zriadenie staveniska.
4) Demolácia mostného zvršku a priľahlej cestnej vozovky, demolácia nosnej konštrukcie mosta, demolácia vybraných častí spodnej stavby.
5) Výstavba nových častí mosta – krajné opory, nosná konštrukcia a príslušenstvo mosta.
6) Oprava, úprava a napojenie cesty I/51 na most a obnovenie prevádzky na moste a na ceste I/51.
7) Oprava komunikácie obchádzkovej trasy.

Základné údaje nového mosta

Charakteristika mosta :
a) most na pozemnej komunikácií
b) -
c) most cez rieku
d) most s dvoma otvormi

KÓPIA

e) most jednopodlažný
f) most s hornou mostovkou
g) most nepohyblivý
h) most trvalý
i) most v priamej, vo výškovom oblúku
j) most šikmý
k) most s normovou zaťažiteľnosťou
l) most masívny železobetónový
m) most plnostenný
n) most doskový z prefabrikátov
o) most otvorene usporiadaný
p) most s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia: 79,40 m
Dĺžka nosnej konštrukcie: 82,60 m
Dĺžka mosta: 94,00 m
Šikmosť mosta: pravá
Šírka vozovky medzi
zvýšenými obrubami: 8,50 m
Šírka služobného chodníka: 0,75 m
Šírka verejného chodníka: 1,50 m
Výška mosta: 8,90 m
Stavebná výška: 2,43 m
Šírka nosnej konštrukcie: 11,75 m
Šírka mosta: 12,25 m
Plocha nosnej konštrukcie: 970,55 m2 (šírka NK * dĺžka NK)
Plocha vozovky: 702,10 m2 (šírka vozovky * dĺžka NK)
Plocha mosta: 972,65 m2 (šírka mosta * dĺžka premostenia)
Zaťaženie mosta: v zmysle STN EN 1990, STN EN 1991
(kategorizačné zatriedenie – cesta I. triedy), použité zaťažovacie modely LM1, LM2, LM3
Požiadavky na vstupy

Záber pôdy
Navrhovaná zmena nevyžaduje žiadne trvalé ani dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy. V dočasnom zábere navrhovanej zmeny sú ostatné plochy, zastavané plochy a vodná plocha v katastrálnom území obce Kalná nad Hronom.

Spotreba vody

Počas výstavby
V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti.
Zdroje a prívod energie a vody zabezpečuje zhotoviteľ z vlastných zdrojov. V bezprostrednej blízkosti nie je možnosť odberu energie a vody. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené zhotoviteľom stavby.

Počas prevádzky
V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky cesty a na
havarijné a požiarne účely.
Spotreba elektrickej energie

Počas výstavby
V období výstavby budú nároky na spotrebu elektrickej energie určené vybraným zhotoviteľom stavby.

Elektrická energia počas prevádzky

KÓPIA

Samotný objekt mostu nebude osvetlený, verejné osvetlenie sa nachádza pred a za mostom. V etape prevádzky bude elektrická energia odoberaná zo súčasnej energetickej siete.

Ostatné surovinové zdroje
Celková bilancia zemných prác preukázala potrebu dovozu násypového materiálu – pre úpravy krajníc existujúcej cesty I/51 a pre zásyp v prechodovej oblasti budúceho mostného objektu.

Počas výstavby
Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, betón, oceľ a iné materiály. Pri výstavbe sa, v súlade so zákonom o odpadoch, predpokladá materiálové zhodnotenie stavebných odpadov, ktoré vzniknú pri asanácii starého mostného objektu a súvisiacej komunikácie.
Potrebný stavebný materiál si zhotoviteľ zadováži z jestvujúcich zdrojov, pričom zohľadňuje ekonomické aspekty.

Počas prevádzky
Počas prevádzky je potrebné počítať so surovinami na údržbu (napr. posypový materiál na zimnú údržbu) a stavebný materiál na opravu komunikácie (bitúmeny, cementový betón, zvodidlá a pod.)

Požiadavky na dopravnú a inú infraštruktúru

Projekt predpokladá, že stavba mosta sa bude realizovať spoločne so stavbou rekonštrukcie cesty I/51, ale až po dočasnej preložke telekomunikačného kábla vedeného v súčasnosti na moste.
Prístup k predmetnému mostu je možný priamo po ceste I/51.
Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov vo všeobecnosti, ochrany genofondových lokalít, všetkých biotopov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a emisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.
Počas výstavby mostného objektu bude vylúčená a presmerovaná doprava v úseku cesty I/51. Obchádzková trasa je navrhnutá po ceste I/76 Kalná nad Hronom – Tlmače a následne po ceste II/564 Tlmače – Levice. Obchádzková trasa meria cca 28 km.
V priestore staveniska boli lokalizované inžinierske siete. Zhotoviteľ musí pred začatím stavebných prác zabezpečiť vytýčenie všetkých inžinierskych sietí.

Nároky na pracovné sily

Počas výstavby
Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Iné nároky

Výrub drevín
Stavba si vyžiada na základe výsledkov Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo lesa (Doprav projekt a.s., Bratislava, 05/2021) výrub 6 ks stromov a 35 m2 kríkových porastov. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná iba pre 3 ks stromov, a to 12 542,70 €.

Zásah do biotopov európskeho a národného významu
V koridore predmetnej stavby neboli identifikované žiadne biotopy európskeho a národného významu.

Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

KÓPIA

Emisie z dopravy

Počas výstavby
Počas výstavby budú mechanizmy, ktoré budú realizovať stavebnú činnosť a prepravu materiálu, zdrojom znečistenia ovzdušia. Pôjde najmä o zvýšené množstvo exhalátov a prachu v ovzduší v lokalite stavby. Presmerovaním dopravy cez intravilán obce Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Tlmače, Levice, Horná Seč dôjde k prechodnému zvýšeniu znečistenia ovzdušia v intraviláne dotknutých obcí vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.
Tento vplyv bude dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah bude závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas prevádzky
Počas prevádzky bude komunikácia zdrojom znečistenia tak, ako je tomu aj v súčasnosti. Navrhovaná zmena nespôsobí zmenu v intenzite dopravy. Vzhľadom na to, že pre predmetnú stavbu nebola spracovaná emisná štúdia, môžeme len predpokladať na základe súčasnej dopravnej záťaže a dopravnej prognózy, že hygienické limity vyhodnocovaných škodlivých látok z dopravy po ceste I/51 (oxidy dusíka (NOx), oxid dusičitý (NO2), tuhé častice a poletavý prach (PM)) nebudú prekračované. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. Uvedené konštatovanie vychádza z porovnania s podobnou dopravnou záťažou na cestách I. triedy.

Zdroje hluku, vibrácií a žiarenia, tepla a zápachu
Hluk z dopravy

Počas výstavby
Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz odstráneného materiálu z asanácie mostného objektu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.
Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude
dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.
Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby.
Presmerovaním dopravnej obsluhy na cestu I/76 a cestu II/564 cez obce Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Tlmače, Levice, Horná Seč dôjde dočasne a krátkodobo k zvýšeniu hlukovej záťaže v intravilánoch dotknutých obcí vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.

Počas prevádzky
Hlavná dopravná záťaž v katastrálnom území Kalnej nad Hronom je vedená po ceste I/51. Podľa materiálu: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Kalná nad Hronom, Programové obdobie 2017 – 2021 vo vzťahu k charakteru zástavby, odsadeniu uličných a stavebných čiar i vo vzťahu k funkčnému využitiu územia najviac zaťaženou komunikáciou je prieťah cesty I/51, kde môže byť prekročenie prípustnej hygienickej hranice pozdĺž celej trasy. Najvyššia hodnota ekvivalentnej hladiny hluku vo vzdialenosti 10 m od osi komunikácie môže presahovať hodnotu 67,5 dB(A). Hygienické pomery sú jedným z kritérií hodnotiacich tento posudzovaný priestor ako líniovú dopravnú závadu. V závislosti od intenzity dopravného prúdu na ceste I/51 a podielu nákladnej a autobusovej dopravy sa prípustná izofóna hodnoty ekvivalentnej hladiny hluku Laeq = 60 dB(A) pre prevažujúcu obytnú funkciu nachádza v cca
60-85 metrovej vzdialenosti od stredu krajného jazdného pruhu komunikácii. Je nevyhnutné, aby sa dobudoval obchvat obce podľa spracovaného územného plánu ktorý eliminuje negatívne účinky nákladnej dopravy.
Cesta I/51 v úseku, kde dôjde k výstavbe mostného objektu, neprechádza obytným zastavaným územím. V okolí sa v súčasnosti nachádzajú plochy využívané na každodennú a víkendovú rekreáciu - záhradkárska osada a areál pri rieke Hron s pamätníkom a upravenou plochou, ktoré sú súčasťou MVE. Navrhovaná zmena nespôsobí zmenu v intenzite dopravy a

KÓPIA

úroveň hlukovej záťaže z dopravy v území sa prakticky nezmení. Zmení sa však technické riešenie na samotnom mostnom objekte, kde sa výstavbou nového mosta zníži počet mostných záverov z terajších troch na jeden so zníženou hlučnosťou. Lokálne tak určite dôjde k zníženiu hluku odstránením vážnych závad na moste.
Zdroje žiarenia, tepla, zápachu, iné očakávané vplyvy
Prevádzkovaním činnosti nebude vznikať žiadne magnetické žiarenie, ani fyzikálne polia; predmetná činnosť neobsahuje zdroje tepla a zápachu.

Odpadové vody

Počas výstavby
Počas demolácie a následnej výstavby mosta môžu vznikať odpadové vody znečistené prevádzkou nákladných automobilov, stavebných strojov, a z technologického procesu samotnej výstavby.
Počas výstavby môžu vznikať znečistené vody v otvorených stavebných jamách, ktoré budú zriadené v miestach pôvodných opôr. Hĺbka stavebných jám je cca 7,0 m, sklon svahu 1:1, dno stavebných jám je navrhnuté na úrovni 155,9 m.n.m. V rohoch stavebných jám sú navrhnuté čerpacie studne, ktorými sa v prípade priesaku z Hrona alebo prítoku zrážkových vôd táto voda bude odčerpávať.

Počas prevádzky
Odvodnenie mosta je navrhnuté pozdĺžnym a priečnymi sklonmi konštrukcie do úžľabia pozdĺž obrubníkov k oporám č. 1 a 3. V úžľabí budú osadené mostné odvodňovače vo vzdialenosti danej hydrotechnickým výpočtom. Posledný mostný odvodňovač bude osadený tesne pred oporami. Každý odvodňovač bude zvislým zvodom zaústený do pozdĺžneho potrubia, ktoré bude pred oporou zvedené zvislo do priekopových tvárnic a následne do vodného toku.

Odpady
Počas výstavby a prevádzky mosta budú vznikať odpady. Nakladanie s odpadmi upravuje zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Odpady, ktoré vzniknú počas výstavby budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

Počas výstavby, ako aj prevádzky, bude potrebné dbať na minimalizáciu množstva netriedeného komunálneho odpadu. Vzniknutý odpad je potrebné vytriediť a deponovať na príslušnej riadenej skládke, resp. v zberných surovinách.

Počas výstavby
Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný materiál z búracích prác. Vznik nebezpečného odpadu sa nepredpokladá. Pri výstavbe sa, v súlade so zákonom o odpadoch, predpokladá materiálové zhodnotenie stavebných odpadov, ktoré vzniknú pri asanácii starého mostného objektu a súvisiacej časti komunikácie.
Jednotlivé predpokladané druhy odpadov, ktoré budú vznikať počas výstavby a predpokladaný spôsob nakladania s nimi:

č. odpadu Názov skupiny, podsk. a druhu odpadu Kat. odpadu Spôsob nakladania
15 01 01 Obaly z papiera a lepenky O X
15 01 02 Obaly z plastov O X
15 01 06 Zmiešané obaly O X
15 02 03 absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02 O D10
17 01 01 betón O R5, D1
17 01 07 zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06 O R5, D1
17 02 03 plasty O R3
17 03 02 bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 O R3
17 04 05 železo a oceľ O R4
17 04 11 káble iné ako uvedené v 17 04 10 O R5

KÓPIA

17 05 04 zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03 O R10
17 05 06 výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05 O D1
17 06 04 izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03 O D1
17 09 04 zmiešané odpady zo stavieb a demolácií uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 D1
20 01 01 Papier a lepenka O R1, D1
20 01 02 Sklo O R5
20 01 03 viacvrstvové kombinované materiály na báze lepenky (kompozitný na báze lepenky) O R1, D1
20 01 39 plasty O R3
20 01 40 kovy O R4
20 02 01 Biologicky rozložiteľný odpad O
20 02 02 Zemina a kamenivo O
20 03 01 Zmesový komunálny odpad O R1, D1

Humus, ktorý sa odstráni v procese výstavby bude uložený na medziskládke a neskôr použitý na spätné zahumusovanie. Štrkodrvina z podkladov vybúraných jestvujúcich komunikácii sa zabuduje do zemných telies cestných objektov. Asfaltobetón z jestvujúcej vozovky sa použije do násypov. Kovové konštrukcie a vodiče sa odovzdajú do zberných surovín. Nevhodná zemina do násypov sa odvezie na skládku v Kalnej nad Hronom, príp. Kozárovciach. Zmesový komunálny odpad z prevádzky zariadenia staveniska sa bude skladovať v kontajneroch na odpad. Ostatné odpady sa budú skladovať podľa jednotlivých druhov na voľných skládkach, resp. v kontajneroch, ktoré budú vytvorené resp. situované v priestore zariadenia staveniska. Zhotoviteľ je povinný zmluvne zabezpečiť spôsob zneškodňovania odpadov vznikajúcich počas stavebných prác.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice
Vzhľadom na umiestnenie a rozsah zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú vplyvy presahujúce štátne hranice.

VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA, VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy na horninové prostredie
Vlastnosti horninového prostredia boli posúdené v PD Most 51-140 cez rieku Hron, Kalná nad Hronom, Orientačný inžinierskogeologický prieskum (RNDr. L. Obert, PhD., 07/2021). Základové pomery mostného objektu boli klasifikované ako zložité z dôvodu variability typov zemín a ich uľahnutosti. Kypré zeminy a piesky a štrky vo vrte 1 sa vyskytujú do hĺbky 5,2 ma vo vrte do hĺbky 6,4 m. Pod touto úrovňou boli zistené iba stredne uľahnuté až uľahnuté štrky tr. G3 G-F a G4 GM na báze s vrstvami uľahnutých ílovitých pieskov tr. S5 SC mocnosti do 1 m. Narazená hladina podzemnej vody bola vo vrte 1 v úrovni 3,8 m p.t. a ustálila sa na úrovni 3,5 m. Vo vrte 2 bola narazená hladina podzemnej vody v úrovni 5,0 m p.t a ustálila sa na úrovni 4,7 m. Z chemických vlastností vzoriek podzemnej vody odobratej v daných hydrogeologických podmienkach vyplýva, že nebude vytvárať pre betón agresívne prostredie a nie je nutné vykonať osobitné protikorózne opatrenia. Rovnako podzemná voda nebude pôsobiť korozívne na oceľové konštrukcie a nie je potrebné počítať so zosilnenou izoláciou. Počas zakladania mostného objektu sa vyžaduje prítomnosť inžinierskeho geológa. Stavebná činnosť v súvislosti s navrhovanou zmenou nebude mať negatívny vplyv na stabilitu horninového prostredia, nakoľko bude realizovaná v mieste súčasného mostného objektu. Zásah do horninového prostredia možno očakávať pri demolácii mostného objektu a pri zakladaní nového mosta.
Pri demolácii a zemných prácach počas výstavby nového mosta môže dôjsť k znečisteniu horninového prostredia únikom ropných látok zo stavebných mechanizmov. Dôslednou organizáciou práce a dodržiavaním bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi, pravidelnou kontrolou technického stavu stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov a uprednostnením ekologických mazacích olejov bez obsahu zlúčenín chlóru je možné uvedené riziko eliminovať.

Vplyvy na ovzdušie
Podľa materiálu: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Kalná nad Hronom, Programové obdobie 2017 – 2021 v obci Kalná nad Hronom sa výroba, ktorá by výrazne znečisťovala ovzdušie, nenachádza. Zdrojom znečistenia ovzdušia je priľahlé okresné mesto Levice a v ňom alokovaná priemyselná výroba. Líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia je najmä automobilová doprava na ceste I/51 prechádzajúca centrálnou časťou obce. Na tomto úseku v čase zvýšenej dopravnej záťaže dochádza k zvýšenej prašnosti a tiež emisiám z dopravných prostriedkov. Územie patrí k

KÓPIA

stredne zaťaženým oblastiam, ale nevyžaduje osobitnú ochranu. Vzhľadom ku všeobecne priaznivým klimatickým a mikroklimatickým pomerom, je územím veľmi dobre prevetrávaným, v dôsledku čoho dochádza k rýchlemu a účinnému rozptylu emitovaných znečisťujúcich látok.
V období výstavby sa budú prejavovať negatívne vplyvy na ovzdušie znečistením exhalátmi zo stavebných strojov a prašnosťou, a to v priestore stavby a pozdĺž príjazdových ciest. Vzhľadom na presmerovanie dopravy počas výstavby mosta na obchádzkovú trasu po ceste I/76 a II/564 možno očakávať zvýšené emisie z dopravy v obciach, ktorými obchádzková trasa prechádza – Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Tlmače, Veľké Kozmálovce, Levice a Horná Seč. Tento vplyv vzhľadom na rozsah stavebných prác a lokalizáciu a dĺžku výstavby nebude mať významný vplyv na celkovú kvalitu ovzdušia. Dôjde však krátkodobo k distribúcii znečistenia ovzdušia z intenzívnej automobilovej dopravy v širšom území.
Prevádzka na ceste I/51, ktorého navrhovaná zmena bude súčasťou, bude pri predpokladanej intenzite dopravy a zložení dopravného prúdu naďalej významným líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia tak, ako je to aj v súčasnosti. Možno predpokladať, že odstránením závad na moste, ktoré spomaľujú dopravu a ohrozujú jej bezpečnosť, sa zvýši plynulosť premávky a tým aj nepatrne emisie. Vo všeobecnosti sa v doprave pozoruje postupný pokles emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Uplatňovaním európskych noriem sa postupne znižujú emisie CO, NOx, TZL a uhľovodíkov a v globále napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky ciest nemali v budúcnosti narastať.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody
Počas výstavby
Cesta I/51 premosťuje vodný tok Hron. Koryto rieky Hron v predmetnom úseku bolo upravované v roku 2010 v rámci výstavby malej vodnej elektrárne. Projekt rekonštrukcie mosta nepredpokladá ďalšiu úpravu koryta rieky.
Mostný objekt je navrhnutý s rezervou min.0,6 m (požadovaná rezerva je 0,50 m) nad úroveň požadovaného prietoku Q100=1120 m3/s, čomu zodpovedá výška hladiny 159,87 m.n.m. V rámci výstavby mosta sa vykoná v minimálnom rozsahu úprava brehov vodného toku v priemete mosta úpravou kameňom do betónu. Táto úprava slúži na ochranu samotného mostného objektu pred poškodením vodnou eróziou.
Vzhľadom na vzájomnú prepojenosť povrchových vôd Hrona s podzemnými vodami riečnych sedimentov počas výstavby možno očakávať ohrozenie kvality a režimu povrchových a podzemných vôd únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, ďalej v rámci rekonštrukcie z dôvodu zvoleného technologického postupu a pri haváriách. Na základe výsledkov inžinierskogeologického prieskumu bolo navrhnuté zakladanie opôr ako hlbinné na mikropilótach. Podpera mosta ostáva založená plošne, na pôvodnom základe. K dočasnému ovplyvneniu kvality vôd v rieke Hron môže dôjsť počas výstavby z dôvodu výstavby s pomocou umelého ostrova. V blízkosti podpery č. 2 sa zhotoví dočasný umelý ostrov, ktorý bude slúžiť na umiestnenie malého vežového žeriava a dopravu materiálov počas výstavby mosta. Po skončení výstavby sa tento umelý objekt z vodného toku odstráni. Umelý ostrov bude mať obdĺžnikový pôdorys s rozmermi 5,0 x 6,0 m. Vybudovaný bude z betónových panelov uložených na vyrovnanom povrchu dna rieky. Vyrovnanie dna sa dosiahne kamennou zahádzkou z hrubého kameniva.
K ohrozeniu kvality podzemných vôd môže dôjsť aj pri výkopových prácach v otvorených stavebných jamách v miestach pôvodných opôr, ktorých hĺbka bude cca 7,0 m a dno stavebných jám je navrhnuté na úrovni 155,9 m. n.m. V rohoch stavebných jám sú navrhnuté čerpacie studne, ktorými sa v prípade priesaku z Hrona alebo prítoku zrážkových vôd táto voda bude odčerpávať.
Pri rekonštrukcii mostu je potrebné počítať s ochrannými opatreniami:
- počas búracích prác a budovania nových častí mosta je nutné zabezpečiť, aby nedošlo ku padaniu vybúraného materiálu do vodného toku vhodnými opatreniami (napr. záchytné siete).
- odpadové vody z výroby betónu, zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky možno vypúšťať do recipientov až po ich odsedimentovaní a odolejovaní tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi a na základe súhlasu správcu vodných tokov,
- dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy a nariadenie vlády,
Pre prípad znečistenia musí byť vypracovaný havarijný plán v súlade s Vyhláškou č.200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd schválený Inšpekciou životného prostredia.
Pred začatím prác vo vodnom toku je zhotoviteľ povinný zabezpečiť vypracovanie a schválenie povodňového plánu zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby v zmysle zákona č.7/2010 Z.z. „Zákon o ochrane pred povodňami“ v znení neskorších predpisov v obsahu podľa vyhlášky č.261/2010 Z.z. „Vyhláška ministerstva životného prostredia SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o podrobnosti povodňových plánov a ich schvaľovania“.

KÓPIA

Povodňové zabezpečovacie práce musia byť koordinované so správcom vodného toku.
Počas prevádzky bude odvodnenie vozovky cesty zabezpečené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Spôsob odvodnenia sa oproti súčasnému stavu nemení. V zimnom období môžu byť z dôvodu posypu vozovky zvýšené hodnoty celkovej mineralizácie, obsahu mangánu, železa a chloridov. Jedná sa však vždy len o krátkodobý vplyv.

Havárie
Najväčšie riziko znečistenia vôd môže nastať pri havárii cisternových kamiónov, ktorými sú dopravované tekuté horľavé látky na báze benzínu, petrolejov a nafty. Pri haváriách nákladov sú najnebezpečnejšie havárie s následným znečistením okolia. Na komunikácii môžu byť prepravované látky, ktoré v prípade havárie môžu spôsobiť znečistenie vôd :
- kvapalné horľavé látky, benzín, nafta (49%)
- chemické tekuté látky (22%)
- tekutý plyn v cisternách (13%)
- balené chemikálie (7%)
- plyn vo fľašiach (6%)
- asfalt (2,5%)
- výbušné a rádioaktívne látky (1,5%)

Početnosť týchto nehôd je možné na základe desaťročného pozorovania stanoviť ako jednu nehodu ročne na 100 km komunikácie (C.J. Jacques, 1980).
V prípade havarijnej situácie sa bude postupovať v zmysle vypracovaného havarijného plánu. Výstavbou navrhovanej zmeny nedôjde k trvalému záberu poľnohospodárskej alebo lesnej pôdy. Pristúpi sa iba k nevyhnutnému dočasnému záberu plôch počas výstavby. Po výstavbe sa tieto plochy vrátia do užívania podľa pôvodného účelu. Počas výstavby môže dôjsť k znečisteniu pôd pri havarijnom úniku škodlivých látok a pri poruchách alebo haváriách stavebnej mechanizácie. Eliminácia týchto vplyvov sa dosiahne prísnou disciplínou pri manipulácii a skladovaní ropných látok. Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí komunikácie. Negatívnym javom je taktiež zasoľovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, príp. iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy.

Vplyv na flóru, faunu a ich biotopy
Vegetácia v dotknutom území je výrazne poznamenaná antropogénnou činnosťou človeka. Stavba si vyžiada na základe výsledkov Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo lesa (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 05/2021) výrub 6 ks stromov a 35 m2 kríkových porastov. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná iba pre 3 ks stromov, a to vo výške 12 542,70 €.
Nakoľko sa jedná aj o vzrastlé jedince topoľa čierneho (Populus nigra), ktoré významne dotvárajú scenériu krajiny v okolí vodného toku Hron, navrhuje sa, ak to technické riešenie stavby umožní, zachovať ich a tieto, ako aj okolité stromy v tesnej blízkosti stavby, chrániť počas výstavby pred mechanickým poškodením v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie. Inventarizované dreviny predstavujú krajinotvornú, cestnú i brehovú zeleň. Pre príslušný cestný správny orgán, resp. orgán štátnej vodnej správy, má vypočítaná spoločenská hodnota len informatívny charakter. V etape výstavby možno očakávať negatívne ovplyvnenie lokálnej vodnej fauny z dôvodu použitej technológie výstavby prostredníctvom dočasného umelého ostrova pri podpere č.2. Pri tejto technológii výstavby sa navezie do vodného toku na jestvujúci štrkový náplav hrubé kamenivo na ploche 5,0 x 6,0 m, na to sa umiestni základová konštrukcia žeriava z betónových panelov. Po skončení výstavby sa umelý prvok z vodného toku odstráni. K nepriamemu mierne negatívnemu vplyvu bude dochádzať počas obdobia výstavby znečisťovaním ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou. Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky cesty môžu negatívne vplývať (vyrušovaním) na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové, potravné a rozmnožovacie biotopy, zaevidované boli pobytové znaky bobra európskeho (Castor fiber).

Vplyv na krajinu, scenériu a využívanie zeme
Rekonštrukcia mosta nemení súčasný krajinný obraz a ani doterajšiu štruktúru a využívanie krajiny, nakoľko aj v súčasnosti riešeným územím vedie cesta I. triedy. Rovnako tak priepustnosť krajiny ostane zachovaná v rovnakom rozsahu ako doteraz. Krátkodobo (na čas realizácie rekonštrukčných prác) budú úplne obmedzené podmienky pre

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-LV-OSZP-2023/008617	019	0046962/2023	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

prejazd automobilovej dopravy a prístup do rekreačnej lokality a záhradkárskej osady zo strany obce Kalná nad Hronom.

Vplyv na chránené územia
Stavba je situovaná v území s 1. stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v pôsobnosti CHKO Ponitrie. V dotknutom území rekonštrukcie mosta 51 - 140 sa nenachádzajú žiadne chránené územia v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov. Najbližšie chránené územie predstavuje chránený areál Levické rybníky vzdialený cca 5,9 km východne od miesta rekonštrukcie mosta. Všetky ostatné veľké i maloplošne chránené územia spolu s územiami zaradenými do siete Natura 2000 sú vo väčšej vzdialenosti ako 6 km a navrhovaná zmena nebude mať na ne žiadny dopad. Dva evidované chránené stromy (Populus nigra L.) sa nachádzajú v blízkosti navrhovanej rekonštrukcie, ale mimo možný záber stavby.

Vplyv na územný systém ekologickej stability (ÚSES)
Rieka Hron predstavuje nadregionálny hydrický biokoridor, ktorý je súčasťou paneurópskeho migračného koridoru vtákov. Hlavnú os biokoridoru tvorí samotné koryto rieky s brehovými porastami a sprievodnou vegetáciou. Početné bočné prítoky rozvetvujú tento nadregionálny biokoridor na hierarchicky menšie, regionálne biokoridory. V okolí Kalnej nad Hronom zostali zachované väčšie celky a zachovalejšie zvyšky brehových porastov s dostatočnou šírkou a kvalitou po oboch brehoch vodného toku.
Premosťovaný vodný tok, spolu so sprievodnou a krajinotvornou zeleňou, vytvára vhodné podmienky pre migráciu menších živočíchov a vtákov. Migračné trasy v riešenom území využívajú aj druhy európskeho významu bobor európsky (Castor fiber), či vydra riečna (Lutra lutra), ktoré sú nielen na Slovensku chránené v zmysle platnej legislatívy. V rámci chráneného areálu Levické rybníky, ktoré sa nachádza najbližšie k miestu výstavby, je vydra riečna jedným z druhov, ktoré sú tu predmetom ochrany, a preto jej výskyt v riešenom území veľmi pravdepodobný. Čo sa týka bobra európskeho, jeho pobytové znaky boli identifikované aj počas terénnej pochôdzky v mieste rekonštrukcie mostného objektu. Navrhovaná zmena nespôsobí obmedzenia, ktoré by mali negatívny vplyv na migráciu terestrických živočíchov, nakoľko poloha a dopravná záťaž sa realizáciou stavby nezmenia.

Vplyv na kultúrne a historické pamiatky
Trasa navrhovanej stavby nie je v kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF). Pamätník druhej svetovej vojny, ktorý sa nachádza v blízkosti, nebude navrhovanou výstavbou dotknutý.

Vplyv na obyvateľstvo
Navrhovaná zmena je situovaná v extraviláne k.ú. Kalná nad Hronom. Výstavba nového objektu mosta je možná len za predpokladu úplného vylúčenia dopravy. S tým je spojený dočasný negatívny vplyv:
- obmedzenie prístupu do záhradkárskej osady na ľavom brehu Hrona a do športovo – oddychového areálu s pamätníkom II. svetovej vojny a reštauračným zariadením Koliba u Šidla.
- obchádzka po ceste I/76 a II/564 v dĺžke cca 28 km spôsobí zdržanie motoristov cca na 30 – 45 minút,
- presmerovanie veľkého počtu autobusov prímestskej dopravy na obchádzku – zdržanie cestujúcich,
- na trase obchádzky cez obce Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Tlmače, Levice, Horná Seč dôjde dočasne a krátkodobo k zvýšeniu hlukovej a emisnej záťaže v intravilánoch dotknutých obcí z dôvodu zvýšenia intenzity dopravy.
Obdobie výstavby bude tiež spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života priamo v obci Kalná nad Hronom v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyv hluku na obyvateľstvo sa predpokladá najmä počas demolácie a výstavby mostného objektu, ale bude mať krátkodobý charakter. Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne obce a organizačnými opatreniami vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.
Pred samotnou výstavbou navrhovanej zmeny je potrebné vykonať pasportizáciu miestnych komunikácií, slúžiacich pre obchádzkovú trasu, aby sa následne po ukončení výstavby mohli uviesť do pôvodného stavu.
Doprava, ktorá prechádza po ceste I/51, je už v súčasnosti zdrojom hluku a imisnej záťaže, ktorá má vplyv na kvalitu životného prostredia a bezpečnosť obyvateľov bývajúcich v blízkosti navrhovanej zmeny. Po skončení navrhovanej rekonštrukcie mosta sa na priľahlom úseku cesty I/51 a na moste bude ďalej realizovať doprava v predpokladanej intenzite a skladbe. Súčasťou novo vybudovaného mostného objektu bude verejný chodník celkovej šírky 2,0 m, vďaka ktorému sa zvýši bezpečnosť peších účastníkov premávky.

KÓPIA

K zámeru boli podľa zákona o posudzovaní vplyvov doručené na správny orgán nasledovné stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Ministerstvo životného prostredia, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy č. 5884/2023-5.3, 24836/2023 zo dňa 02.05.2023 dáva nasledovné stanovisko: Absentujúce informácie o ložiskách nerastných surovín, ktoré s ohľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti nie sú výrazným nedostatkom. Z hľadiska výskytu environmentálnych záťaží na základe výpisu z Informačného systému environmentálnych záťaží neeviduje v predmetnom území žiadne environmentálne záťaže. V predmetnom území je evidovaná skládka odpadov tak, ako je zobrazená na priloženej mape v prílohe.

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie.

2. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, č. 006448/2023/SCDPK/39653 zo dňa 21.04.2023 dáva nasledovné stanovisko: „...Vplyvy budúcej prevádzky na jednotlivé zložky životného prostredia možno hodnotiť ako porovnateľné so súčasným stavom. Rekonštrukcia mosta 51-140 a priľahlého úseku cesty I/51 nespôsobí zhoršenie stavu životného prostredia. Významným pozitívom rekonštrukcie je, že v predmetnom úseku sa výrazne zlepší stavebno-technický stav, životnosť a zaťažiteľnosť mosta, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy a bezpečnosť peších účastníkov cestnej premávky v danom úseku cesty... Vzhľadom na to, že zmena navrhovanej činnosti „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“ bude mať málo významný vplyv na životné prostredie počas výstavby a realizáciou dôjde k skvalitneniu životného prostredia, ministerstvo navrhuje ukončiť proces posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, po uskutočnení zisťovacieho konania. Ministerstvo, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry, oddelenie cestného hospodárstva požaduje realizovať zmenu navrhovanej činnosti „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“ a obchádzkovú trasu v zmysle príslušných slovenských technických noriem a technických predpisov....“

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie.

3. Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredia, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, č. OU-NR-OSZP2-2023/028741 zo dňa 26.04.2023 udáva nasledovné stanovisko:„...V blízkosti miesta rekonštrukcie rastú 2 chránené stromy a to Kalnianske topole S101 (Populus nigra L.), k.ú. Kalná, na parc. C KN č.2134/4, rastúce pri Hrone DBS. Dôvodom ich ochrany je vedecko - výskumná, náučná a kultúrno-výchovná hodnota. Ochranné pásmo chráneného stromu je podľa §49 ods.5 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov územie okolo chráneného stromu v plošnom priemete jeho koruny, ktorý je zväčšený o jeden a pol metra, najmenej však v okruhu 10 m od kmeňa stromu. V ochrannom pásme chráneného stromu sú zakázané činnosti uvedené v § 49 ods.7 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ktoré je treba dodržiavať.
Z hľadiska ochrany prírody a krajiny súhlasíme so zmenou navrhovanej činnosti splnením nasledovných podmienok :
- dodržiavať Arboristický štandard č.2- Ochrana stromov pri stavebnej činnosti, ktorý identifikuje dreviny potenciálne ovplyvnené stavebnou činnosťou, charakterizuje ochranné opatrenia a technologické postupy pri ochrane drevín, vrátane ďalších pestovateľských opatrení.
- dodržiavať STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
- dodržiavať §47 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
- požaduje, aby v blízkosti chránených stromov a v ich ochrannom pásme nebol zhromaždený stavebný materiál, pracovalo sa s tak ,aby nedošlo k poškodeniu koreňového systému chránených stromov...“ k predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a navrhuje neposudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie a pripomienky premietol do podmienok

KÓPIA

4. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Leviciach, č. RÚVZLV/1320 ODDHŽPaZ/730/3622/2023 zo dňa 20.04.2023 uvádza nasledovné stanovisko: Navrhovaná zmena nespôsobí zmenu v intenzite dopravy a úroveň hlukovej záťaže z dopravy v území sa prakticky nezmení. Zmení sa však technické riešenie na samotnom mostnom objekte, kde sa výstavbou nového mosta zníži počet mostných záverov z terajších troch na jeden so zníženou hlučnosťou. Súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“, ktorej navrhovateľom je Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 05 Bratislava.

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie.

5. Okresný úrad Levice, odbor krízového riadenia, OÚ-LV-OKR/2023/002943-006 zo dňa 21.04.2023 udáva nasledovné stanovisko: z hľadiska civilnej ochrany obyvateľstva nemáme pripomienky ku predloženej dokumentácií a nepožadujeme povinné hodnotenie podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie.

6. Okresný úrad Levice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, č. OU-LV-OCDPK zo dňa 28.04.2023 udáva nasledovné stanovisko: nemá námietky k zmene navrhovanej činnosti: „I/51 most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“,za dodržania nasledovných podmienok:
- V zmysle § 3a ods. 2 cestného zákona, špeciálnym stavebným úradom pre cestu I/51 je Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- V zmysle § 3 ods. 5 cestného zákona, cestným správnym orgánom pre cesty II. a III. triedy v okrese Levice je Okresný úrad Levice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Nakoľko stavba bude realizovaná za úplnej odstávky dopravy na ceste I/51 v k.ú. Kalná nad Hronom a obchádzková trasa bude vedená z cesty I/76 po ceste II/564, pred realizáciou stavby musí investor včas požiadať tunajší úrad o určenie dočasného dopravného značenia, použitého na vyznačenie obchádzkovej trasy po ceste II/564 počas realizácie uvedenej stavby.
- Pri realizácii predložených zámerov treba dodržať zákon číslo 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov v nadväznosti na vyhlášku číslo 35/1984 Zb., ako i príslušné STN.
- Ďalší stupeň projektovej dokumentácie žiadame predložiť na vyjadrenie.

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie a pripomienky premietol do podmienok

7. Okresný úrad Levice odbor starostlivosti o životné prostredie za jednotlivé úseky štátnej správy vydal nasledovné stanoviská:
- Štátna správa ochrany prírody a krajiny, č. OU-LV-OSZP-2023/009369 zo dňa 26.04.2023 udáva nasledovné stanovisko: NAVRHOVANÚ STAVEBNÚ ČINNOŠT JE MOŽNÉ REALIZOVAŤ ZA NASLEDOVNÝCH PODMIENOK:
- Vzhľadom na lokalizáciu zimoviska rýb je potrebné orientovať stavebné práce v rámci možností mimo zimného obdobia z dôvodu minimalizácie vyrušovania. Umelý dočasný ostrov vo vodnom toku, ktorý sa navezie na jestvujúci štrkový náplav z hrubého kameniva je potrebné po ukončení prác z vodného toku odstrániť, tak ako je uvedené v texte oznámenia o zmene.
- Odstraňovanie drevín a krovín bude realizované len v nevyhnutných prípadoch v minimálnom rozsahu, mimo vegetačného a mimo hniezdneho obdobia z dôvodu eliminácií škôd na prípadných hniezdnych druhoch. Ostatné dreviny v blízkosti stavby bude potrebné chrániť pred mechanickým poškodením v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
- Náhradná výsadba za odstránenú drevinovú vegetáciu bude uskutočnená z druhov vhodných na príslušné stanovište.
- Stavebný materiál bude skladovaný v blízkosti stavby na spevnených plochách zabezpečených proti prípadnému splachu do vodného toku.
- Vjazd stavebnej techniky bude realizovaný výhradne po existujúcich spevnených komunikáciách. Použité motorové vozidlá a technika budú v dobrom technickom stave zabezpečené proti únikom technických kvapalín a pohonných látok do prostredia.

KÓPIA

- V prípade zaznamenania výskytu pobytových znakov bobra vodného (haťˇ, ohryzy, nora) je potrebné požiadať MŽP SR o výnimku na zásah do biotopu druhu európskeho významu.
- V prípade nálezu chránených živočíchov počas rekonštrukcie je potrebné kontaktovať pracovisko štátnej ochrany prírody.
- Počas stavebných prác rešpektovať § 4 ods. 1 zákona o ochrane prírody.
- Realizáciou stavby NESMÚ BYŤ DOTKNUTÉ základné činnosti vo vzťahu ku chránených druhom podľa ust. § 35 zákona o ochrane prírody a krajiny.
Navrhovanú zmenu činnosti „I/51 Most cez rieku Hron, Kalná nad Hronom, most 51-140, DPS“ nepožadujeme ďalej posudzovať.

Vyjadrenie Okresného úradu Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie:
Správny orgán uvedené stanovisko berie na vedomie a pripomienky premietol do podmienok

8. Dotknutá obec sa k oznámeniu navrhovanej činnosti nevyjadrila.

9. Verejnosť

Verejnosť bola informovaná zákonom stanoveným spôsobom, v zákonom stanovenej lehote doručilo dňa 02.05.02023 príslušnému úradu písomné stanovisko Združenie domových samospráv Bratislava, v zastúpení predsedom združenia Marcelom Slávikom.
1. Žiada používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadam uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požaduje používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesy recyklátov živičných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.
2. Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (http://nwrm.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2)

Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach.
Vo všeobecnosti požaduje realizáciu tzv. dažďových záhrad. Uvedené žiada subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.
3. Požaduje, aby sa zámer prispôsobil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infrašturktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možnosti voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardyminimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie. Uvedené žiada subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.
4. Žiada vypracovať projekt dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázať možnosť zhodnotenie a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.
5. Žiada použiť na konštrukciu ciest vodopriepustné asfalty a betóny s prímesou recyklovaných plastov. Cestná alej zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky prevenciou. Problémom je neintuitívne nepochopenie prevencie a následkov. Cestná alej vodičom v skutočnosti pekne ukazuje líniu cesty. Cesta lemovaná stromami je jednoducho na jazdenie príjemnejšia, lebo aj vodiči po nej jazdia bezpečnejšie. Je to spôsobené tým, že stromy sa všetkým šoférom, vrátane tých, ktorí majú radi nepovolenú rýchlosť, periférne mihajú v očiach. Ak idú stovkou, v skutočnosti majú pocit, že idú rýchlejšie. Inými slovami, stromy šoférov podnecujú k opatrnosti. Strom je, podobne ako telefónny stĺp,

KÓPIA

zábradlie mosta či dom, braný ako pevná prekážka. Čo sa týka rozhľadových pomerov, pri projektovaní stromov popri cestách existujú technické normy, ktoré definujú aj to, ako ďaleko od križovatky môžu byť stromy. Tak sa má zabezpečiť, aby vodičom nič nebránilo vo výhľade. Platí to aj pri železničných priecestiach. Nejde o nič nové, stromy popri cestách sa zámerne vysádzali už za Rakúsko-Uhorska. Prišla s tým Mária Terézia, ktorá na to dala príkaz v snahe zabezpečiť tieň pochodujúcim vojakom. A stromy slúžili aj ako zdroj obživy vo chvíľach, keď ľudia nemali čo jesť. Výhod bolo viac – stromy v podstate vytyčovali cesty, ktoré boli často zablatené, nie asfaltové ako dnes. Navyše spevňovali krajnice. Okrem toho, furmani a závozníci, ak mohli, často radi vybočovali z ciest. Stromy im v tom efektívne bránili, aby „nerozjazdili" aj kusy políčok obhospodarovaných rôznymi gazdami, ktorí si tam sadili zemiaky. V dekrétoch Márie Terézie bolo jasne určené aj to, kto sa o stromy musí starať a čo hrozí delikventovi, ktorý by nejaký poškodil. Nebolo to teda len o výsadbe, ale aj o starostlivosti a udržateľnosti.
Cestári za minulého režimu danú tradíciu iba prevzali a pokračovali v nej a adaptovali na nové pomery. Súčasnosť je typická averziou cestárov k životnému prostrediu, lebo znamená pre nich „robotu navyše, ktorej sa môžu zbaviť.
7. Žiada, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiada mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafity alebo kocky LEGO (https://www.thisiscolossal.com/2012/07/street-artist-megx-createsgiant-lego-bridge-in germany/):
Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom SSC údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.
Poukazujeme na rozhodnutia okresných úradov sp.zn.: OU-SP-OSZP-2021/000064-016 (https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-15-014-stropkov-most),
OU-SP-OSZP 2021/002126-013
(https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-15-stropkov-prelozka-cesty-),
OU-TV-OSZP-2021/005189-034
(https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-79-ii-555-kralovsky-chlmec-krizovatka),
OU-KM-OSZP-2021/000898-013
(https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-11-kysucky-lieskovec-most-227-horna-stavba),
Rozhodnutie Okresného úradu Nové Zámky sp.zn. OU-NZ-OSZP-2022/005961-019 (https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-75-most-cez-odvodnovaci-kanal-pri-obci-jatov-most-ev-c-75-010-)
či rozhodnutie MŽP SR sp.zn. (https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d2-krizovatka-studienka);
tieto rozhodnutia primeraným spôsobom akceptovali návrh ZDS. Žiadame, aby aj v tomto prípade sa určila obdobná podmienka revitalizácie zelene ako aj sadových úprav cestnej zelene.
Podľa dôvodovej správy novely zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č.314/2014 Z.z. platnej od 1.1.2015 „Podľa Komisie sú hlavným nedostatkom platného zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov dôsledky nedostatočného prepojenia procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností s následnými povoľovacími procedúrami, pretože sa tak vytvára priestor pre nerešpektovanie výsledkov procesu posudzovania vplyvov, ktorým tak nemôže garantovať ani plné zabezpečenie práv dotknutej verejnosti už účastnej na tomto konaní, resp. majúcej záujem o výsledok rozhodovania v záležitostiach životného prostredia. Otvára sa tak problematika implementácie v rámci právneho poriadku Slovenskej republiky časti tých požiadaviek Aarhuského dohovoru (Dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia zo dňa 25. júna 1998), ktoré smernica EIA implementuje (články č. 6, 7 a 9)."Podľa čl.6 ods.4 Aarhuského dohovoru č.43/2006 Z.z. má verejnosť právo efektívne presadzovať svoje práva a záujmy pričom štátne orgány majú povinnosť realizáciu tohto práva efektívne zabezpečiť. Žiadam v odôvodnení rozhodnutia uviesť akým konkrétnym spôsobom bolo uvedené ustanovenie naplnené v predmetnom konaní a to vo vzťahu k právu na dobrú správu vecí verejných podľa čl.41 Charty základných práv EÚ najmä vo vzťahu k realizácii práva na informácie o životnom prostredí podľa čl.4 Aarhuského dohovoru a možnosti efektívne reálne ovplyvniť výsledok zámeru podľa čl.6 Aarhuského dohovoru a ktoré záväzné podmienky rozhodnutia sú materiálno-právnym prejavom naplnenia prístupu verejnosti k spravodlivosti v oblasti prístupu k spravodlivosti v otázkach životného prostredia pre nasledovné konania. Podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z.z. „Príslušný orgán pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov alebo navrhovaných činností alebo ich zmien zabezpečí vykonanie konzultácií s povoľujúcim orgánom alebo schvaľujúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov. (2) Obsahom konzultácií medzi navrhovateľom, obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania vrátane verejnosti môžu byť najmä a) doplňujúce informácie o strategickom dokumente a navrhovanej činnosti, b) informácie o možných vplyvoch strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane

KÓPIA

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

Navrhovateľ k jednotlivým bodom pripomienok Združenia domových samospráv uvádza nasledovné:

K bodu č.1 - S použitím materiálov zo zhodnocovaných odpadov sa uvažuje a bude uprednostňované (napr. použitie stavebných inertných odpadov získaných z demolácie existujúceho mostného objektu, a to v zemnom telese cesty, prípadne ako obsypový a zásypový materiál ak jeho vhodnosť použitia schváli správca príslušného stavebného objektu a bude v súlade s platnými technickými predpismi). Konkrétne materiálové vyhodnotenie stavby bude vyhodnocované v ďalších stupňoch projektovej prípravy.
K bodu č.2) - Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu vyžaduje len minimálne dočasné zábery v bezprostrednej blízkosti mostného objektu a súvisiacej cesty. V rámci stavby nie je v rozsahu trvalých záberov dostatočný priestor pre realizáciu dažďových záhrad. Rekonštrukciou mosta sa nezmení druh a funkcia okolitých pozemkov susediacich so stavbou. V kontexte spomínanej príručky „Príručka na podporu výberu, projektovania a realizovania retenčných opatrení pre prírodné vody v Európe“ je navrhnuté efektívne technické riešenie výstavby mosta, ktorého vplyvy na vodný režim, faunu a sprievodné porasty vodného toku Hron budú minimalizované opatreniami počas výstavby. Prevádzka zrekonštruovaného mosta nezhoršuje súčasný stav útvarov povrchových a podzemných vôd.
K bodu č.3 - Keďže sa jedná o rekonštrukciu jestvujúceho mosta, požiadavka investora bola minimalizovať zásahy do okolitého prostredia. Na základe spracovaného dendrologického prieskumu dochádza k výrubu 4 stromov, z toho jeden má obvod kmeňa nad 40cm. Dva vzrastlé stromy budú počas stavby chránené. Pri výrube a prípadnej náhradnej výsadbe budeme rešpektovať požiadavky OÚ OSŽP Levice a OÚ OCDPK Nitra, ktoré budú stanovené v rozhodnutí na výrub. V tomto prípade nie je vhodné vysádzať cestnú zeleň v blízkosti mostného objektu a to hlavne z hľadiska údržby mosta. Výsadbu brehov potoka, aj starostlivosť o ňu zabezpečuje správca toku, v tomto prípade SVP, š.p. B. Bystrica.
K bodu č.4 - Navrhovateľ nepredpokladá ukončenie prevádzkovania v blízkom čase a ani v dlhodobom výhľade. V prípade vynútenej dekonštrukcie sa navrhovateľ bude riadiť § 88 ods. 3) o odstraňovaní stavieb zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) a rozhodnutím príslušného stavebného úradu. Z uvedeného dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje s „dekonštrukciou objektu“.

K bodu č. 5 - Projekt rekonštrukcie mosta a jeho objektov sú navrhnuté v zmysle platných zákonov, noriem a ostatnej legislatívy pre projektovanie dopravných stavieb: VL, TP, TKP. Hlavne norma EN 206+A2 a TKP 18 nepovoľujú iné ako schválené prímesi do betónu pre konštrukcie (recyklované plasty nie sú povolené). Vzhľadom na len obmedzený rozsah rekonštrukcie komunikácie pred a za mostom nie je možné použiť technológiu s vodopriepustnými asfaltami. Cestná pláň cesty ostáva (niekde bude zvýšená), pri použití vodopriepustných asfaltov nie je možné cestnú pláň ochrániť voči škodlivému pôsobeniu zrážkových vôd.
K bodu č.6 – Vzhľadom na polohu stavby a okolité podmienky, nie je priestor na výsadbu cestnej aleje. Na začiatku stavby sa nachádza križovatka ciest I. triedy, kde je potrebné zabezpečiť dostatočné rozhľadové pomery, preto tam nemôžeme realizovať výsadbu; za mostom sa už v súčasnosti nachádza alej medzi železnicou a cestou.
K bodu č.7 – V danom prípade pohľadovú stranu mosta - spodnú stavbu nie je vidno z pohľadu účastníkov cestnej premávky, preto nie je dôvod na jej architektonickú úpravu.

KÓPIA

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Predložený zámer je spracovaný v súlade s prílohou č. 8a zákona o posudzovaní vplyvov, pričom rešpektuje územnoplánovacie regulatívy ako požiadavky na ochranu a tvorbu životného prostredia.
So vznesenými pripomienkami a požiadavkami Združenia domových samospráv sa správny orgán oboznámil, preskúmal ich a k jednotlivým pripomienkam a požiadavkám uvádza nasledovné:

1. Použitie materiálov zo zhodnocovaných odpadov ako uvádza navrhovateľ bude uprednostňované a bližšie spracované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Správny orgán pripomienku berie na vedomie a zapracoval ju do výrokovej časti rozhodnutia.
2. Podmienka vyplýva z dodržania všeobecne platných záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia, ktoré je navrhovateľ povinný dodržať pri výstavbe aj prevádzke navrhovanej činnosti. Pri rekonštrukcii mosta I/51 Most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“ z dôvodu rekonštrukcie existujúceho, ktorý je v nevyhovujúcom stave sa neplánuje realizácia tvz. dažďových záhrad a preto túto podmienku Okresný úrad Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie berie na vedomie a neuviedol vo výrokovej časti tohto rozhodnutia. V kontexte spomínanej príručky „Príručka na podporu výberu, projektovania a realizovania retenčných opatrení pre prírodné vody v Európe“ neurčuje povinné kroky, ktoré musia byť pridané do existujúceho procesu plánovania, je zdrojom inšpirácie, ktorý má pomôcť pri určení príslušnej úlohy NWRM prispôsobenej danému kontextu a teritóriu. Rekonštrukcia mosta „I/51 Most cez rieku Hron Kalná nad Hronom, most č. 51-140“nie je projektom, ktorý bude predkladaný v rámci výzvy spojenej s vodou a nie je ani vodným dielom.
3. Vzhľadom na charakter zmeny považujeme túto požiadavku za neopodstatnenú, pretože realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nebude do krajiny začlenená nová stavba. Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene funkčného využitia krajinnej štruktúry dotknutej lokality a nebude mať významný vplyv na krajinný obraz, nakoľko bude súčasťou existujúcej dopravnej infraštruktúry. Správny orgán pripomienku berie na vedomie a pripomienku nezapracoval do výrokovej časti rozhodnutia z dôvodu akceptovania stanoviska štátnej správy ochrany prírody a krajiny a zapracovania ich podmienok do výrokovej časti tohto rozhodnutia.
4. Je vysoký predpoklad, že most na danom mieste bude stáť dlhodobo (100 rokov) a nedôjde k jeho odstráneniu, preto je predmetná požiadavka irelevantná. Obdobná požiadavka nie je uvedená ani v technických normách, technických predpisoch a ani v právnych predpisoch. Správny orgán pripomienku berie na vedomie a pripomienku nezapracoval do výrokovej časti tohto rozhodnutia.
5. Na všetky stavebné výrobky, ktoré sú na stavbe musí zhotoviteľ predložiť doklady o posúdení parametrov v zmysle platnej legislatívy. Na výrobu betónu je potrebné používať také výrobky a materiály, ktoré optimálnym spôsobom spoľahlivo zabezpečia požadované vlastnosti betónu, predovšetkým jeho pevnosť, vodotesnosť a trvanlivosť. Ako uvádza navrhovateľ, norma EN 206+A2 a TKP 18 nepovoľujú iné ako schválené prímesi do betónu pre konštrukcie (recyklované plasty nie sú povolené). V zmysle technickokvalitatívnych podmienok posudzovanie materiálov sa vykonáva systémom posudzovania parametrov. Certifikáciu vykonáva autorizovaná osoba podľa STN EN a vydáva certifikát o zhode systému riadenia výroby u výrobcu. Materiály a technológie použité pri výstavbe mostov musia byť navrhované a v súlade s príslušnými normami STN a technickými podmienkami, za čo zodpovedá projektant.
6. Vzhľadom na polohu stavby a bezpečnosť premávky nie je možné požiadavku realizácie cestnej aleje splniť.
7. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti je požiadavka neopodstatnená.

V zákonom stanovenej lehote sa k oznámeniu o zmene nevyjadrili:. Podľa § 29 ods. 9 zákona sa uvedené stanoviská považujú za súhlasné.

Listom č. OU-LV-OSZP-2023/008617 zo dňa 07.07.2023 správny orgán oboznámil podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku účastníkov konania s podkladmi pre vydanie rozhodnutia, ako i so spôsobom ich zistenia za účelom možnosti vyjadriť sa k nim. V oboznámení správny orgán uviedol všetky skutočnosti ohľadom zverejnenia, vyjadrení rezortného, resp. dotknutých orgánov štátnej správy, ktorí k predmetnému zámeru mali, resp. nemali pripomienky a zámer nepožadovali ďalej posudzovať, s pripomienkami, ktoré budú zapracované do rozhodnutia, ako aj s možnosťou vyjadriť sa k podkladom, k spôsobu ich zistenia a prípadne navrhnúť doplnenie pred vydaním rozhodnutia v stanovenej lehote – 7 dní.

Na upovedomenie o podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k nim vyjadriť reagovalo Združenie domových samospráv ž listom dňa 10.07.2023 citujem: „Súhlasíme s vydaním rozhodnutia o ďalšom neposudzovaní za predpokladu zapracovania uvedených podmienok do rozhodnutia. Súčasne Vás upozorňujeme, že podľa §47 ods.2 správneho poriadku pri určení vecného plnenia musí byť aj uvedená lehota, kedy majú byť tieto podmienky rozhodnutia splnené; navrhujeme ako lehotu uviesť začatie stavebného konania pri podmienkach týkajúcich sa

KÓPIA

projekcie či spracovania dodatočných odborných podkladov a kolaudáciu stavby pre zvyšné podmienky, ktoré majú byť zrealizované v rámci projektu“...

Správny orgán konštatuje, že oznámenie o zmene činnosti bol vypracovaný v súlade s § 22 ods. 3 zákona, jeho obsah a štruktúra zodpovedá požiadavkám podľa prílohy č. 8a zákona. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a možnostiach opatrení na ich zmiernenie sú uvedené v kapitole IV. v Oznámení na zmenu činnosti.

Správny orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochranu poskytovanú podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, súladu s územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania zámeru. Prihliadalo sa pritom na stanoviská doručené k oznámeniu o zmene činnosti, navrhovanej činnosti zainteresovaných subjektov a rozhodlo sa tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia. Pri posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti správny orgán použil aj kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona uvedené v prílohe č. 10 zákona, ktorá je transpozíciou prílohy č. III. Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

Zo stanovísk, ktoré boli doručené k navrhovanej činnosti nevyplynuli žiadne konkrétne požiadavky, a podmienky rozhodnutia uvedené vo výrokovej časti sú primerané umiestneniu, charakteru a rozsahu navrhovanej činnosti.
Príslušný orgán počas procesu zisťovacieho konania nevyhodnotil nutnosť vykonania konzultácií podľa § 63 zákona o posudzovaní z dôvodu poskytnutia všetkých potrebných podkladov a informácií od navrhovateľa a spracovateľa oznámenia, rezortného orgánu, povoľovacieho orgánu, dotknutých obcí a dotknutých orgánov.
Správny orgán nariadi ústne pojednávanie podľa § 21 ods. 1 správneho poriadku ak to vyžaduje povaha veci. V danom prípade vzhľadom na vyššie uvedenú skutočnosť nevyhodnotil jeho potrebu.

V rámci zisťovacieho konania o navrhovanej činnosti boli podrobne zdokumentované vstupy a výstupy a predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona. Rezortný orgán, dotknutá obec a dotknuté orgány nepožadovali posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona. Na základe vyššie uvedeného správny orgán dospel k záveru ukončiť posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie v štádiu zisťovacieho konania. Navrhovanú činnosť je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

Navrhovateľ je povinný zabezpečiť súlad ním predkladaného návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami.
Podľa § 29 ods. 16 zákona dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie

Účastníci konania, v súlade s § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní, môžu podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Okresný úrad Levice, odbor starostlivosti o životné prostredie v lehote 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia účastníkovi konania.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní právo podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu aj vtedy, ak nebola účastníkom zisťovacieho konania.
V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia tohto rozhodnutia, vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní.

Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej činnosti, v súlade s § 29 ods. 12 zákona o posudzovaní, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti.

Toto rozhodnutie je podľa § 177 a nasl. Zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok preskúmateľné súdom po vyčerpaní všetkých riadnych opravných prostriedkov a po nadobudnutí právoplatnosti.

Mgr. Libor Jesenský

KÓPIA

vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10189

Doručuje sa

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odbor ekonomiky bývania, Námestie Slobody 6 , 810 05 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Ministerstvo životného prostredia SR, Nám. Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, Slovenská republika
Krajský pamiatkový úrad Nitra, Kukučínova 30, 955 01 Topoľčany, Slovenská republika
Nitriansky samosprávny kraj, Rázusova 2915/2A, 949 01 Nitra, Slovenská republika
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Levice, Komenského 3186/4, 934 38 Levice, Slovenská republika
Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a. s., Nábrežie za hydrocentrálou 4, 949 60 Nitra, Slovenská republika
Obec Kalná nad Hronom, Červenej armády 55, 935 32 Kalná nad Hronom, Slovenská republika
Okresný úrad Nitra, OCDPK, PLO, OSŽP, Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra, Slovenská republika
Okresný úrad Levice, OKR, OCDPK, PLO, OSŽP, Ul. Rozmarínová 0/4, 934 01 Levice, Slovenská republika
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava-Petržalka, Slovenská republika

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-LV-OSZP-2023/008617	019	0046962/2023	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická