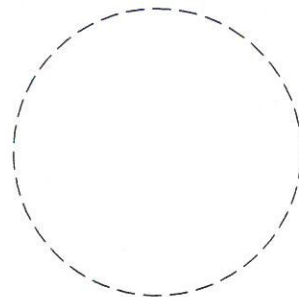


RIADITEĽ ING. J.FÜRS	Č. ZÁKAZKY 2039-00	 Alfa 04 a.s. Jašíkova 6 821 03 BRATISLAVA
HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU ING. I.MASARYK	ARCHÍVNE ČÍSLO 0486	



N

VYPRACOVAL MGR. P. KURJAK, PHD. 	KONTROLOVAL MGR. P. HUJO 	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT MGR. P. HUJO 	 ENVICONSULT spol. s r.o. Obežná 7 010 08 Žilina	
OBJEDNÁVATEĽ SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, MILETIČOVA 19, 82619 BRATISLAVA		OKRES (OBVOD) STAVBY LEVICE		
VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETROV MOSTOV NA CESTÁCH I. TRIEDY 2. ETAPA I/76 ČATA, MOST č. 76-013			STUPEŇ DSP	FORMÁT A4
			DÁTUM 03.2021	Č. ZÁK. 2039-00
			MIERKA	Č. ARCH. 0486
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti			Č. VÝKRESU	Č. SÚPRAVY

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov na cestách I. triedy 2. etapa

I/76 Čata, most č. 76-013

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov

na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Zhotoviteľ:



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

Spolupráca:



Alfa 04, a.s.
Jašíkova 6, 821 03 Bratislava

Apríl 2021

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	6
2.1	POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY	6
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	7
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	10
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH.....	11
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ	12
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	12
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.....	13
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	13
6.1	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA.....	13
6.2	KRAJINA.....	17
6.3	OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA....	17
IV.	Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych vplyvov.....	19
1	VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	19
2	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF.....	22
3	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	22
4	VPLYVY NA OVZDUŠIE	22
5	VPLYVY NA VODNÉ POMERY.....	23
5.1	VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY	23
5.2	VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU	23
6	VPLYVY NA PÔDU.....	24
7	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	24
8	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	25
9	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	25
10	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	26
11	VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME.....	26
12	VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY	26
13	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY.....	26
14	SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	26
V.	Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	29
1	ÚČEL PROJEKTU	29
2	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	29
3	CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI	30
4	ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	30
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.....	33
8	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	36
VI.	Prílohy	37

1.	INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA	37
2.	MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV	37
3.	DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	37
VII.	Dátum spracovania	38
VIII.	spracovateľ oznámenia	38
IX.	Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	38

PRÍLOHY

1. Prehľadná situácia stavby
2. Dokumentácia pre stavebné povolenie (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

BPEJ	- bonitované pôdno-ekologické jednotky
DSP	- dokumentácia pre stavebné povolenie
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 (SKUEV)
ÚSES	- územný systém ekologickej stability

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1 NÁZOV

Slovenská správa ciest

2 IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00003328

3 SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava,
Slovenská správa ciest, IVSC Bratislava, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
tel.: 02/502 55 389
e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

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

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava,
Slovenská správa ciest, IVSC Bratislava, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
tel.: 02/502 55 389
e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

Miesto na konzultácie: Slovenská správa ciest, IVSC Bratislava, Miletičova 19, 820 05 Bratislava

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

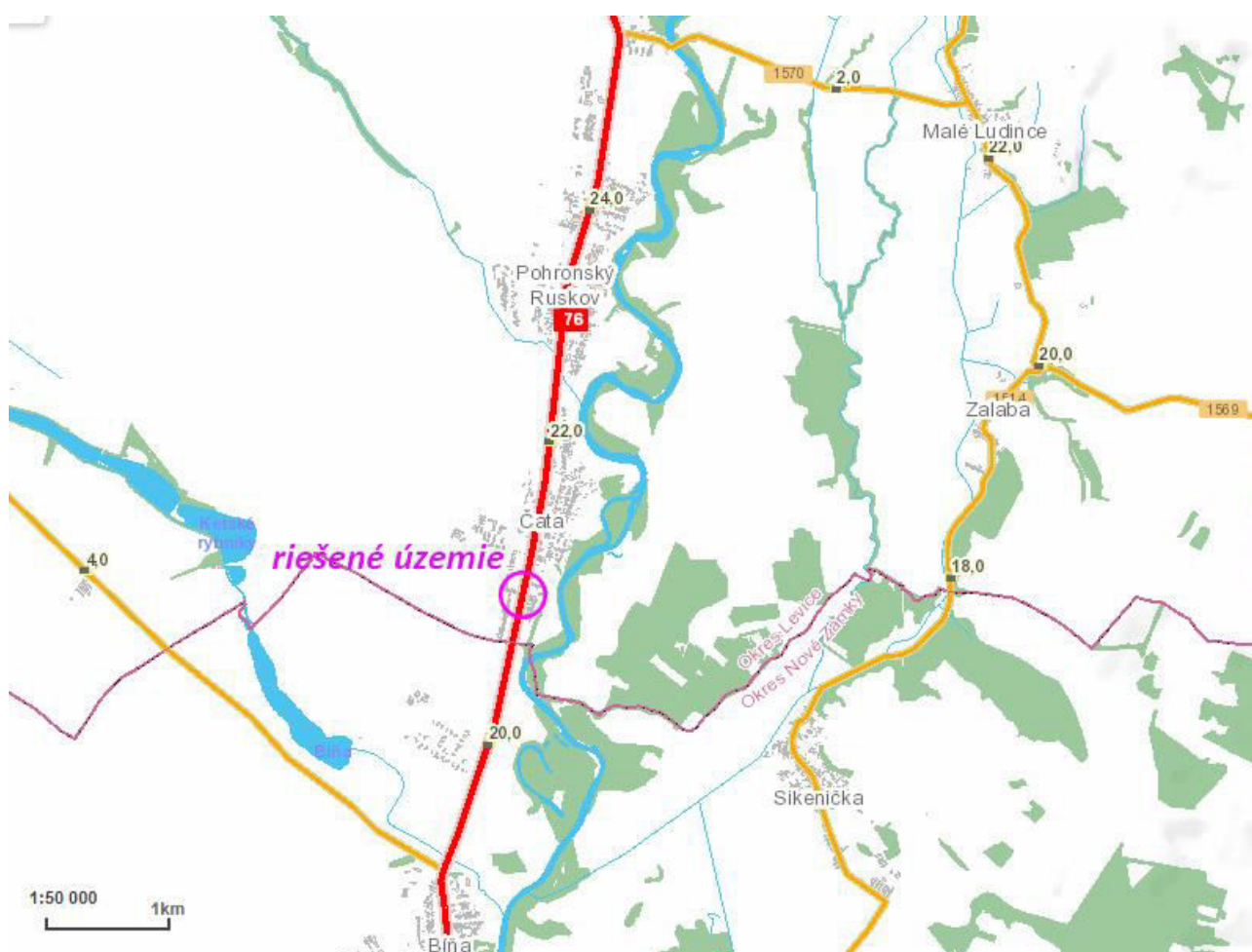
Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov na cestách I. triedy 2. etapa, I/76 Čata, most č. 76-013

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1 UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Nitriansky
Okres: Levice
Dotknuté obce: Čata
Katastrálne územia: Čata
Parcelné čísla: 3019, 3009/84; 3009/83; 3009/41; 3015/129; 3015/128; 3015/9 a 3015/134.

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



Zdroj: © 2008 – 2017 Slovenská správa ciest

2 OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzovaný mostný objekt ani nadväzujúca cesta I. trieda nebola v minulosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

Predmetom stavby je rekonštrukcia mostného objektu 76-013 a úprava časti komunikácie I/76 medzi ulicami Na doline a Záhradná ulica. Úprava komunikácie spočíva vo výmene celého zvršku a v doplnení chodníka šírky 2 m.

Dôvodom rekonštrukcie mosta a príslušných úsekov cesty I/76 je ich stavebno - technický stav. Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mosta z roku 2015 jeho stav je označený hodnotou: 5 - zlý a podľa protokolu z hlavnej prehliadky z roku 2019 je už stav označený hodnotou: 6 - veľmi zlý.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rekonštrukcia sa týka mostu č.76-013 v orientačnom km 20,762 cesty I/76, identifikačné číslo mosta IDM 5365. Mostný objekt sa nachádza v Nitrianskom kraji, okrese Levice, v katastrálnom území obce Čata, na časti komunikácie I/76 medzi ulicami Na doline a Záhradná ulica. Mostný objekt bol postavený v roku 1961, premostuje rigol popri ceste (v minulosti predstavoval potok Jarok, v súčasnosti je suchý). Nosná konštrukcia je klenbová z monolitického prostého betónu, s dĺžkou premostenia 3,650 m. Voľná šírka mosta je 9,0m. V dôsledku pôsobenia dopravy, poveternostných vplyvov a dlhodobého odkladu realizácie opravy dochádza k pokračovaniu poškodzovania predmetnej stavby.

Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mosta z roku 2015 jeho stav je označený hodnotou: 5 - zlý a podľa protokolu z hlavnej prehliadky z roku 2019 je už stav označený hodnotou: 6 - veľmi zlý.

Predmetom stavby je rekonštrukcia mostného objektu 76-013 a úprava časti komunikácie I/76. Úprava komunikácie spočíva vo výmene celého zvršku a v doplnení chodníka šírky 2 m.

Cesta bude počas rekonštrukcie uzavretá a za tým účelom bude doprava do 3,5t presmerovaná po okolitých komunikáciách a nad 3,5t po cestách okolitých obcí. Po vybudovaní mosta bude doprava prevedená do pôvodnej trasy a dočasné obchádzky sa zrušia.

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavba bola v DSP rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

101-00	Cesta I/76 Čata
102-00	Chodník popri ceste I/76 Čata
201-00	Rekonštrukcia mosta č. 76-013

Celkový rozsah

101-00 Cesta I/76 Čata

Kategória:	MZ 9,0/50 (MZ 14,0/50)
Dĺžka úpravy vozovky:	130,00 m (km 20,682 – 20,812)
	Výškové oblúky: $R_u = 2500, 700, 700, 1000$ m
Pozdĺžny sklon:	$s_{\min} = 0,50 \%$ $s_{\max} = 4,02 \%$
Dostredný sklon vozovky	$p = 2,00 \%$
Výsledný sklon:	$s_{v,\max} = 4,5 \%$ $s_{v,\min} = 2,00\%$

Šírkové usporiadanie cesty I/76 zodpovedá kategórii MZ 9,0/50.

jazdný pruh	2 x 3,50 m
spevnená krajnica	2 x 0,50 m
<u>zostatok voľnej šírky</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
spolu	9,00 m

Šírka nespevnenej krajnice so zvodidlom je 1,50 m.

Stavebný objekt 101-00 „Cesta I/76 Čata“ je rekonštrukcia cesty I/76 na úseku v km 20,682 – 20,812 v intraviláne obce Čata. SO 101 rieši rekonštrukciu existujúcej cesty od križovatky s ulicou Záhradná po križovatku s ulicou Na doline v celkovej dĺžke 130,00 m. Rekonštrukcia tohto úseku cesty je vyvolaná rekonštrukciou mostného objektu ev.č. 76-013, ktorý rieši samostatný stavebný objekt SO 201-00.

Rekonštruovaný úsek cesty má dĺžku 0,130 km. Návrhová kategória cesty je MZ 9,0/50 (MZ 14,0/50). Súčasťou dokumentácie je aj návrh zvislého a vodorovného dopravného značenia podľa súčasne platných zákonov, vyhlášok, TNI, STN a TP. Polohu existujúcich inž. sietí je nevyhnutné overiť a vytýčiť na mieste správcom sietí a zabezpečiť ich ochranu.

So stavebným objektom SO 101-00 priamo súvisí aj stavebný objekt SO 102-00 Chodník popri ceste I/76 Čata . Tento chodník bude od cesty I/76 oddelený betónovým obrubníkom a na jeho vonkajšom okraji bude osadené zábradlie.

Vybavenosť cesty I/76 tvoria bezpečnostné zariadenia - zvodidlo je umiestnené v nespevnenej krajnici na hranici voľnej šírky. Oceľové zvodidlo nesmie žiadnou časťou zasahovať do voľnej šírky komunikácie. Prevedenie a povrchová úprava zvodidiel bude v súlade s TP 010 – „Zvodidlá na pozemných komunikáciách“ (vydané MDaVSR 2019). Úroveň zachytenia zvodidiel závisí od typu prekážky, pred ktorou je zvodidlo umiestnené (TP 010).

Pred a za mostnými objektmi budú osadené smerové stĺpiky, resp. nadstavce na zvodidlách modrej farby. Tieto sú umiestňované 200 m pred mostným objektom v smere jazdy a 50 m za mostným objektom. Modré stĺpiky, prípadne modré nadstavce na zvodidlá, budú osadené v kombinácii s bielymi stĺpikmi vo vzájomnej vzdialenosti 1,0 m (alebo približne 1,0m podľa otvorov na zvodniciach zvodidiel), pričom modrý stĺpik bude vždy predradený pred bielym.

Odvodnenie komunikácie je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Po oboch stranách cesty I/76 sú navrhnuté odparovacie priekopy.

Ľavá strana komunikácie je odvodnená tak ako v súčasnosti, cez nespevnenú krajnicu na svah telesa a následne do novej odparovacej priekopy.

Na pravej strane komunikácie, na styku vozovky a obrubníka za ktorým je navrhnutý SO 102-00 budú osadené uličné vpusty, ktoré budú vyvedené na násypový svah telesa komunikácie. V priestore mostného objektu SO 201-00 bude osadený na styku vozovky a obrubníka betónový žľab, vzhľadom na výškové vedenie trasy. Voda z tohto žľabu bude cez uličný vpust taktiež vyvedená na svah telesa komunikácie a následne do odparovacej priekopy.

Na začiatku a na konci úpravy cesty I/76 sa nachádzajú dva existujúce priepusty. Tieto priepusty budú prečistené, nadpojené a voda bude vyvedená za priestor chodníka (SO 102-00) do novonavrhutej priekopy.

102-00 Chodník popri ceste I/76 Čata

Stavebný objekt 102-00 „Chodník popri ceste I/76 Čata“ je novonavrhovaný chodník, v súčasnosti sa v danej lokalite žiadny nenachádza. Je navrhnutý z dôvodu, že v predmetnom úseku sa cesta nachádza v údolnicovom oblúku, na pomerne vysokom násype a chodci majú možnosť prejsť len po kraji vozovky. Tento stav nie je vyhovujúci z hľadiska bezpečnosti chodcov, ani z hľadiska plynulosti premávky. Chodník je navrhnutý v súbehu SO 101-00, od križovatky cesty I/76 s ulicou Záhradná po križovatku cesty I/76 s ulicou Na doline v celkovej dĺžke 130,00 m.

Skladba chodníka:

Asfaltový betón	AC 8 O	40 mm	STN EN 13108-1
Mechanicky spevnené kamenivo	MSK 0/31,5 Gb	150 mm	STN EN 13285
Štrkodrvina	ŠD 0/31,5 Gc	min. 150 mm	STN EN 13285
Spolu		340 mm	

Pri budovaní násypov je potrebné dodržať podmienky stanovené v STN 73 6133 Stavba ciest – Teleso pozemných komunikácií a príslušných TKP, ktoré je možné zhrnúť do nasledovných zásad.

Násypy budú budované ako prosté násypy so sklonom svahu 1:1. Do sypaniny sa budú používať zeminy klasifikované podľa STN 73 6133 ako vhodné, podmiennečne vhodné alebo nevhodné do násypu. Zeminy vhodné je možné zabudovať do násypového telesa bez úprav. Zeminy podmiennečne vhodné sa môžu použiť za predpokladu, že sa ich fyzikálne vlastnosti zlepšia mechanicky alebo chemicky. Nevhodná zemina sa odvezie na skládku.

V km 0,040 po mostný objekt SO 201 a ďalej od mostného objektu SO 201 do km 0,113 je navrhnutý vystužený svah z prefabrikovaného bloku s kamenným čelom. Spresnenie parametrov zhutnenia bude stanovené na základe vyhodnotenia meraní pri terénnej skúške zhutniteľnosti.

Odvodnenie chodníka je zabezpečené jeho pozdĺžnym a priečnym sklonom smerom k vozovke SO 101-00, kde sú na styku vozovky a obrubníka osadené uličné vpusty, ktoré budú vyvedené na násypový svah telesa komunikácie. V priestore mostného objektu SO 201-00 bude osadený na styku vozovky a obrubníka betónový žľab, vzhľadom na výškové vedenie trasy. Voda z tohto žľabu bude cez uličný vpust taktiež vyvedená na svah telesa komunikácie a následne do odparovacej priekopy.

Na začiatku a na konci úpravy cesty I/76 sa nachádzajú dva existujúce priepusty. Tieto priepusty budú prečistené a nadpojené a voda bude vyvedená za priestor chodníka – SO 102-00.

201-00 Rekonštrukcia mosta č. 76-013

Mostný objekt rieši premostenie rigola popri ceste I/76, v minulosti predstavoval malý vodný tok, toho času bez vody, čiastočne zazemnený. Konštrukčne sa jedná o presypaný most s klenbovou betónovou konštrukciou. Pôvodnú nosnú konštrukciu mostu tvorí klenbový nosný systém, ktorý je plošne založený na základových pásoch.

V súčasnosti vykazuje klenba trhliny priečne i pozdĺžne. Čelá mosta sú z oboch strán s výraznou prasklinou. Krídla sú z lokálnymi poškodeniami a trhlinami nad vrchom klenby. Most je presypaný hrúbkou cca 1,4m.

Mostné krídla budú z dôvodu zmeny šírkového usporiadania na komunikácii odbúrané po úroveň klenby. Konce pôvodných krídel sa stiahne oceľovými tiahľami. Čelá mostných krídel, ktoré boli pôvodne monoliticky spojené s klenbou sa s ňou opäť spoja prostredníctvom oceľových kotiev po obvode klenby. Následne sa na pôvodné krídla nebetónuje stenový nosník vystužený georochožami pre ukotvenie do samotného telesa komunikácie.

Samotná klenba bude sanovaná vložením klenbovej flexibilnej oceľovej konštrukcie so svetlosťou 3,05 m. Výška vlny oceľovej konštrukcie bude 55 mm, hrúbka plechu bude 4 mm. Konštrukcia bude osadená na dobetónovaných základových pásoch šírky 0,315 m. Dobetónované základové pásy budú uložené na existujúce základové pásy. Nosná konštrukcia bude tvoriť jeden dilatačný celok. Priestor, ktorý vznikne rozdielom svetlosti konštrukcií sa vyplní betónovou zmesou.

Všetky pohľadové časti pôvodnej konštrukcie budú očistené od nesúdržného betónu a vyspravené sanačnou maltou. Celý povrch betónu na vzdušnej strane krídla sa natrie zjednocujúcim náterom.

Použitý materiál:

- betón - základ – C30/37 XC2 (SK)-CI0.4-D_{max}22-S3
- betón – krídla - C30/37 XC2, XD1, XF2 (SK)-CI0.4-D_{max}22-S3
- betón – rímsa - C30/37 XC4, XD3, XF4 (SK)-CI0.4-D_{max}22-S3
- betón - podkladný - C12/15 X0 (SK)-CI1.0-D_{max}22-S3
- betonárska výstuž - B 500 B
- oceľové kotvy – závitová tyč 8.8, pozink
- oceľová nosná konštrukcia – S235

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 3 mesiace.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Zábery nebudú realizované na plochách poľnohospodárskej ani lesnej pôdy. Stavba si vyžiada dočasné a trvalé zábery na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. V rámci katastra nehnuteľností sú parcely identifikované nasledovne:

Zastavaná plocha a nádvorie: 3009/353, 3019/3

Záhrady: 3009/354, 3015/316, 3015/315

Trvalé a dočasné zábery budú predstavovať:

Na stavbe sa neuvažuje s prítomnosťou humusového horizontu, vykoná sa odstránenie zeminy prerastenej vegetáciou v predpokladanej hrúbke 0, 15 m. Celkový objem skrávky predstavuje 165 m³. Zemina nebude skládkovaná ale priebežne odvážaná na skládku ako prekryvací materiál.

Násypy budú budované ako prosté násypy so sklonom svahu 1:1 - 1:2. Do sypaniny sa budú používať zeminy klasifikované podľa STN 73 6133 ako vhodné, podmiennečne vhodné alebo nevhodné do násypu. Zeminy vhodné je možné zabudovať do násypového telesa bez úprav. Zeminy podmiennečne vhodné sa môžu použiť za predpokladu, že sa ich fyzikálne vlastnosti zlepšia mechanicky alebo chemicky. Nevhodná zemina sa odvezie na skládku.

Bilancia zemín: prebytok výkopovej zeminy o objeme 1036 m³ a nedostatok materiálu štrkodrviny rôznej frakcie o objeme 1196 m³.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia výstavby 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.

Výstavbou 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 stavebného materiálu potrebného pre rekonštrukciu budú ložiská umiestnené čo najbližšie stavbe. Na základe predpokladanej bilancie zemín bude prebytok výkopu a bude potrebné dovážať štrkodrvinu.

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

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výluka cestnej dopravy. Doprava bude obmedzovaná a regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť cestnej premávky v mieste prevádzania stavebných prác bude obmedzená, s usmernením do jedného jazdného pruhu.

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 mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred výstavbou.

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 odstavňích plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.

Počas prevádzky mostného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť.

2.4.3 Odpady

V rámci výstavby i prevádzky mostného objektu 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 pri stavebných prácach na mostnom objekte

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 170503	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 170505	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke mostného objektu

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

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Najbližšími objektmi bývania sú rodinné domy, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 45-70 m severne a južne od samotného mostného objektu. Vplyvy počas výstavby budú ale vnímať všetci obyvatelia domov, ktoré sú situované popri ceste I/76. Vzhľadom na túto vzdialenosť sa dá očakávať zníženie životného komfortu obyvateľov počas výstavby. Obdobie výstavby spojené s negatívnymi dopadmi na obyvateľstvo (hluk, prašnosť) sa predpokladá v trvaní 3 mesiace.

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 cestnej komunikácie 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 mostnom objekte nezmenia.

V danom prípade rekonštrukcia mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta výmenou povrchu vozovky.

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.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Počas rekonštrukcie dôjde k úprave svahových kužeľov pôvodného mostu a svahov komunikácie medzi ulicami Na doline a Záhradná ulica. Po ukončení sa všetky svahy zahumujú a priekopy i koryto sa spevnia dláždením a kamenným záhozom. Vzhľadom na to, že ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne významnejšie 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. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

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 rekonštrukcie je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto riziká ovplyvniť.

4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou mostného objektu 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 Podunajskej pahorkatiny, celku Hronska niva. Reliéf je tvorený zvlhnutou rovinou, na fluvialno-eolickom substráte. Nadmorská výška terénu dosahuje 130-135 m n.m.

6.1.2 Geologické pomery

Kataster obce Čata leží v južnej časti Ipeľská pahorkatina. Ipeľská pahorkatina je krajinný podcelok Podunajskej pahorkatiny. Pahorkatina vznikla v priebehu neogénu sedimentáciou slieňov, pieskov, pieskovcov, štrkov, zlepcov, organogénnych vápencov a ryolitových tufov. Strednomiocénne a vrchnomiocénne, a najmä pliocénne sedimenty boli v pleistocéne pokryté rozlične hrubými plášťami spraší a sprašových hĺn, takže povrch nadobudol podobu tabule, mierne naklonenej na juh. Strednú časť Ipeľskej pahorkatiny postihli zlomy smeru severozápad-juhovýchod. Pôvodne súvislá tabuľa sa v priebehu pleistocénu a holocénu činnosťou vodných tokov a vplyvom iných morfogenetických procesov rozčlenila na početné chrbty a široké doliny. Nerastné suroviny tvoria len stavebné materiály ako tuфы, tehliarske íly a štrkopiesky. Neogénne podložie je budované v prevažnej miere jazernými až brakickými sedimentmi pliocénu (íly, štrky a piesky). Potoky, vytekajúce z pahorkatín, uložili na okrajoch krýh rôzne veľké náplavové (prolúviálne) kužele. Väčšinu územia okrem riečnych nív pokrývajú kvartérne spraše a sprašové hliny, neogény podklad vystupuje na povrch iba vo V časti Podunajskej pahorkatiny. Na Ipeľskej a Hronskej pahorkatine sa vyskytujú aj ostrovčeky sopečných hornín. Nivy riek majú rovinný charakter, nad nimi sa nachádzajú stupne riečnych terás. Terasy sú prechodom od riečnych nív do pahorkatín. Široké a plytké úvalinové doliny potokov rozčleňujú pahorkatiny na systém chrbtov až plošín. Chrbty bývajú prikruté sprašou, alebo pokryvom sprašových hĺn, na dnách dolín vystupujú neogénne sedimenty. Vrcholové rovne časti chrbtov majú rôznu šírku, môžu tvoriť aj rozsiahle rovinné územia, ktoré majú charakter tabúl. Jedná sa o zarovnané povrchy (poriečna roveň) pliocénneho veku. Tieto povrchy umožnili zachovať práve sprašové pokrývy – zrážková voda veľmi dobre vsiakne do spraše, čím sa znižuje povrchový odtok a tvorba drenážnej siete, ktorá by rozčlenila zarovnaný povrch.

Geodynamické javy

V posudzovanom území nie je dokumentovaný výskyt geodynamických javov.

Seizmicita územia

Podľa mapy makroseizmického ohrozenia (V. Schenk a kol. in Atlas SR) patrí posudzované územie do oblasti 6. stupňa stupnice makroseismickej intenzity MSK-64. Seizmické ohrozenie v hodnotách špičkového zrýchlenia na skalnom podloží je v rozmedzí 1,0 – 1,29 m.s⁻¹.

Ložiská nerastných surovín

Ložiská nerastných surovín, chránené ložiskové územia ani dobývacie priestory nie sú v strete s realizáciou zámeru.

6.1.3 Pôdne pomery

V popisovanom území sa nachádzajú pôdne typy fluvizeme a černozeme. Tieto pôdy sú hlboké, prevažne bez skeletu. Humusový horizont majú pomerne hrubý so stredným (u fluvizemí) až vysokým obsahom humusu (u černozemí). Pôdy zrnitostne ľahké majú plytký humusový horizont, aj nízky obsah humusu). Pôdy sú sorpčne nasýtené až plne nasýtené.

Fluvizeme (FM) sa vyskytujú v subtypoch prevažne kultizemných a glejových, karbonátových, ktoré sa vytvorili na karbonátových i nekarbonátových aluviálnych sedimentoch.

Černozeme (ČM) sa vyskytujú v subtypoch kultizemných, čienicových, karbonátových na aluviálnych sedimentoch.

Stavba bude realizovaná na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. Na základe podkladov VÚPOP nie sú pre riešené územie stanovené žiadne BPEJ. 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.

6.1.4 Klimatické pomery

Podľa klimatického členenia Slovenska patrí hodnotené územie do teplej klimatickej oblasti, okrsok T1 - teplý, veľmi suchý, s miernou zimou (január $> -3^{\circ}\text{C}$, Iz = < 40 , Iz – Končekov index zavlaženia), v ročnom chode priemernej mesačnej teploty vzduchu je najteplejším mesiacom júl. Priemerná mesačná teplota vzduchu tu v júli dosahuje od 16 do 18 $^{\circ}\text{C}$. Priemerný ročný úhrn zrážok: 550–650 mm. V chladnom polroku bývajú teplotné inverzie, územie je však dobre prevetrávané, priemerná rýchlosť prúdenia vzduchu je 3–4 m/s.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Zájmové územie patrí do čiastkového povodia rieky Hron, ktorá preteká cca 280 m východne od riešeného územia. K ďalším vodným tokom katastra obce Čata patrí Nýrica, Perec a Kvetnianka.

V riešenom území sa popri ceste I/76 nachádza rigol, ktorý predstavuje pozostatok pôvodného koryta potoka Jarok. Ide o suchý rigol, ktorý zachytáva vodu v prípade intenzívnych zrážok. Rigol je čiastočne zazemnený a nemá napojenie na žiadny povrchový odtok z územia.

Vodné plochy

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne trvalé vodné plochy.

Podzemné vody

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie Slovenska leží širšie riešené územie v hydrogeologickom rajóne – kvartér hronských terás v Podunajskej nížine a kvartér nivy Hrona. Litologická charakteristika najvýznamnejšieho hydrogeologického kolektora prietochnosti a hydrogeologická produktivita je mierna ($T = 1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$) až vysoká ($T = 1 \cdot 10^{-3} - 1 \cdot 10^{-2} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$).

Fluviálne sedimenty poriečnej nivy sú reprezentované piesčitými štrkami s rôznym stupňom zahlinenia, ktoré sú obvykle prekryté rôzne mocnou vrstvou piesčitých hĺn. Priepustnosť štrkových sedimentov sa najčastejšie pohybuje v rozmedzí rádov koeficienta filtrácie $k_f 10^{-3} - 10^{-4} \text{ m/s}$. Priepustnosť piesčitých hĺn je výrazne nižšia a pohybuje sa v rozmedzí rádov koeficienta filtrácie $k_f 10^{-5} - 10^{-6} \text{ m/s}$.

Hladina podzemnej vody je v hydraulikej spojitosti s hladinou Hrona, pričom k najvýraznejšiemu ovplyvňovaniu dochádza v pririečnej zóne. Úroveň hladiny podzemnej vody sa v priebehu roka výrazne mení, v závislosti od zmeny klimatických a hydrologických pomerov. Maximá sú dosahované v jarňoch mesiacoch (marec-máj), minimá v auguste-novembri.

Minerálne a geotermálne vody

V riešenom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody.

Vodohospodársky chránené územia

Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

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

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Flóra a vegetácia

Podľa geobotanickej mapy Slovenska (Michalko et al., 1986) pôvodnú potenciálnu vegetáciu záujmového územia tvorili spoločenstvá lužných lesov vrbovo-topoľových v záplavových územiach rieky Hron a na ne nadväzujúce dubovo-hrabové lesy panónske.

Súčasný stav vegetácie oproti potenciálnej vegetácii dotknutého územia je výrazne zmenený, časť územia je antropicky silne ovplyvnená zástavbou rodinných domov a komunikáciami. Ostatné plochy mimo intravilán obce sú premenené na polia. Pôvodné rastlinné spoločenstvá sa zachovali ostrovčekovite ako brehové porasty rieky Hron. Biotopy národného a európskeho významu sa v riešenom území nenachádzajú.

Fauna

Riešené územie tvorí intravilán obce s hustou zástavbou rodinných domov so záhradami. V prevažnej časti riešeného územia sa nachádzajú iba druhovo veľmi chudobné biotopy. V intravilánoch sídiel je charakter živočíšnych spoločenstiev s výraznou prevahou synantropných druhov s nízkou druhovou diverzitou a abundanciou. Ich výskyt je viazaný na záhradnú zeleň, plevelné plochy, areály podnikov a budov.

Najpočetnejšou skupinou, vzhľadom na svoju pohyblivosť je vtáctvo. Druhy obývajúce toto prostredie sú väčšinou adaptované na antropogénne zmenené prostredie, väčšina hniezdičov sa však sústreďuje do biotopov s väčším zastúpením stromov. Vyskytujú sa tu sokol myšiar, belorítka domová, lastovička domová, trasochvost biely, žltouchvost domový, škovránok poľný, straka obyčajná, vrabec domový. Z cicavcov je v týchto spoločenstvách zastúpené hojne hlodavce (hraboš poľný), jež tmavý, líška.

V antropogénnych typoch biotopov je kvalita a štruktúra rastlinných a živočíšnych spoločenstiev výrazne odlišná od prirodzených podmienok. Na biotu a biodiverzitu územia pôsobia prevažne negatívne nielen veľké nedostatočne členené poľnohospodárske pozemky, ale aj komplex činností spojených s bežnými činnosťami človeka v intraviláne obcí.

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.

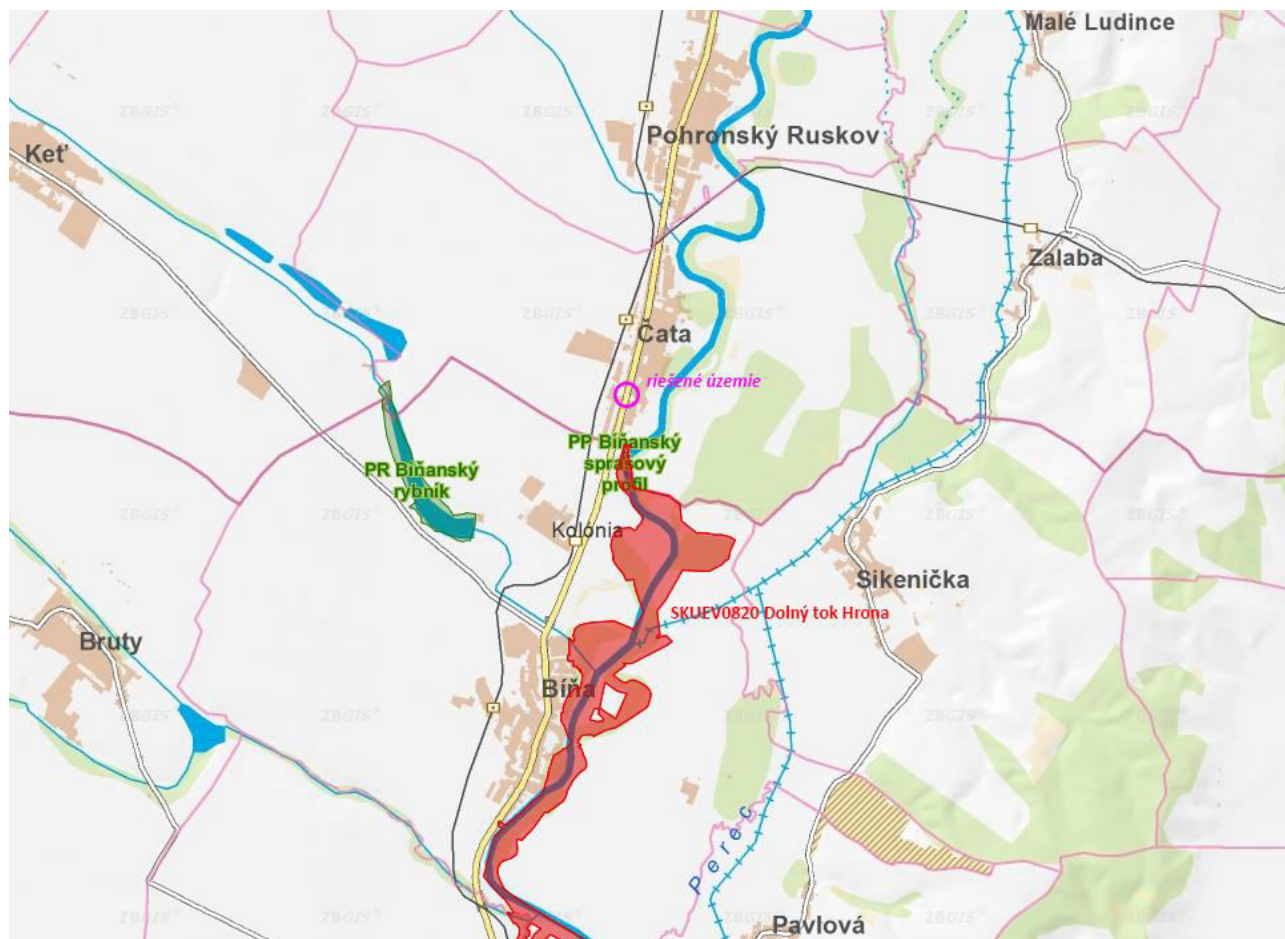
Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku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

Posudzovaná činnosť sa nachádza 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.

Obr. 2 Chránené územia širšieho riešeného územia (mierka 1:50 000)



Zdroj: <http://webgis.biomonitoring.sk>

Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- **Prírodná pamiatka Biňanský sprašový profil** – 460 m južne od posudzovanej činnosti.
 - **Prírodná rezervácia Biňanský rybník** – 1,85 km juhozápadne od posudzovanej činnosti.
- Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7,5 km od posudzovanej činnosti.

Natura 2000

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

Územie európskeho významu:

- **SKUEV0820 Dolný tok Hrona** – 410 m južne od posudzovanej činnosti.

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7,0 km od posudzovanej činnosti.

Uvedené územia národnej a európskej sústavy chránených území nebudú projektom dotknuté priamo, ani nepriamo nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od realizácie navrhovanej činnosti. Vzhľadom na uvedenú vzdialenosť a charakter stavebnej činnosti nie je predpoklad že realizáciou a prevádzkou posudzovanej činnosti dôjde k priamemu či nepriamemu ohrozeniu predmetov ochrany chránených území. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

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

Samotné brehové porasty môžu predstavovať hniezdne prostredie vtákov. Všetky druhy prirodzené sa vyskytujúci vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

V rámci dokumentácie ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja (2012, ZaD č. 1 2015) bol v riešenom území vyčlenený regionálny biokoridor:

- **regionálny biokoridor rieka Hron**

Rieka Hron preteká vo vzdialenosti 280 m východne od posudzovanej činnosti. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

6.2 KRAJINA

Riešené územie má typický poľnohospodársko – vidiecky charakter. Riešené územie predstavuje prevažne sídelná vidiecka krajina s prevahou obytnej funkcie, s prídومovými záhradami. V okolí sa nachádzajú plochy poľnohospodárskej pôdy intenzívne obhospodarované. Pestrejšie prvky krajiny vytvárajú brehové porasty rieky Hron a zvyšky plôch lesných porastov východne za riekou Hron.

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Obec Čata leží na juhovýchodnej časti Podunajskej nížiny, cca 38 km južne od okresného mesta Levice. Obec Čata patrí podľa územno-správneho členenia do Nitrianskeho kraja a okresu Levice. Západnú hranicu katastra tvorí hranica s katastrom obce Veľké Ludince a Keť. Východnú hranicu katastra tvorí obec Sikenička a Zalaba. Cez obec prechádza štátna cesta I. triedy I/76, ktorá vedie z mesta Želiezovce cez obec Pohronský Ruskov až na hraničný prechod v Štúrove s Maďarskou republikou. Na severnej strane susedí s obcou Pohronský Ruskov a na južnej strane s obcou Bíňa.

Počet obyvateľov je 1071. V obci sa nachádza kultúrny dom, ktorý slúži na rôzne kultúrno – spoločenské podujatia. Súčasťou kultúrneho domu je aj obecná knižnica. V obci sa nachádza rímskokatolícky kostol sv. Jána Krstiteľa z roku 1958 a evanjelická modlitebňa augsburského vyznania.

Obec je elektrifikovaná. Rozvodná sieť plynu v obci je vybudovaná. Smeruje od obce Želiezovce distribučným plynovodom DN 150 - 25. Obyvatelia sú napojení na verejný vodovod. Obec má vybudovanú splaškovú kanalizáciu. Dažďová kanalizačná sieť je riešená sporadicky prostredníctvom rigolov popri ceste.

Obyvatelia obce Čata sú zásobovaní vodou z verejného vodovodu Čata. Objekty a zástavba rodinnými domami nachádzajúce sa na území obce sú zásobované aj vodou z vlastných vodných zdrojov - studní. Kvalita vody nie je sledovaná a v mnohých prípadoch môže byť aj nevyhovujúca. Verejná vodovodná sieť bola budovaná od roku 1999. V súčasnosti je pripojených 300 domácností.

Odstraňovanie tuhého komunálneho odpadu v obci Čata je riešené na legalizovanej skládke v obci Kolta. Odpad likviduje firma Brantner, s.r.o. Nové Zámky. Obec má upravené nakladanie s komunálnym odpadom a drobnými stavebnými odpadmi, vznikajúcimi v obci cez VZN. Separovaný zber využiteľných zložiek komunálneho odpadu je v súčasnosti organizovaný v rôznych formách, separované zložky budú využité ako druhotné suroviny.

6.3.1 Doprava

Cestná doprava

Cez obec prechádza štátna cesta I/76, ktorá vedie z mesta Želiezovce cez obec Pohronský Ruskov až na hraničný prechod v Štúrove s Maďarskou republikou. Na cestu I/76 sú napojené miestne komunikácie. Prevažne majú tieto komunikácie živičný kryt. Celková dĺžka komunikácií je cca. 6 km vo všetkých častiach obce.

Železničná doprava

Katastrálnym územím obce prechádza železničná dvojkoľajová elektrifikovaná trať č. 152 a 153.

Vodná doprava

Tento druh dopravy sa na riešenom území nevyskytuje.

Letecká doprava

Prvky leteckej dopravy sa v území nenachádzajú. Najbližšie letisko je alokované v Budapešti vzdialenej cca 75 km. Letisko v Bratislave je vzdialené 160 km.

6.3.2 Kultúrohistorické pamiatky

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne kultúrohistorické pamiatky.

6.3.3 Archeologické lokality

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne archeologické lokality.

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 obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti.

Najbližšími objektmi bývania sú rodinné domy, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 45-70 m severne a južne od samotného mostného objektu. Cesta bude počas rekonštrukcie uzavretá a za tým účelom bude doprava do 3,5 t presmerovaná po okolitých komunikáciách a nad 3,5 t po cestách okolitých obcí. Po vybudovaní mosta bude doprava prevedená do pôvodnej trasy a dočasné obchádzky sa zrušia. Vplyvy počas výstavby budú ale vnímať všetci obyvatelia domov, ktoré sú situované popri ceste I/76 ako aj obchádzkových trasách čo bude súvisieť so znížením životného komfortu obyvateľov počas výstavby. Obdobie výstavby spojené s negatívnymi dopadmi na obyvateľstvo (hluk, prašnosť) sa predpokladá v trvaní 3 mesiace.

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca realizátora stavby s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na obce a ich obyvateľstvo. Počas výstavby vybraný dodávateľ stavby bude na prístupových cestách v blízkosti obydľí znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.

Počas prevádzky

Počas prevádzky sa nezmenia vplyvy z dopravy v porovnaní so súčasným stavom. Dôvodom rekonštrukcie mosta a príslušných úsekov cesty I/76 je ich stavebno - technický stav. Stav mosta je podľa protokolu z hlavnej prehliadky z roku 2019 hodnotený stupňom 6 - veľmi zlý. Realizáciou posudzovanej činnosti dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku cesty I/76.

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 neskorších predpisov. 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 nasledovná tabuľka č. 3.

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	deň	50	50	55	-	50

Kategoría územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Hluk z dopravy				
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava		
					<i>L_{Aeq,p}</i>	<i>L_{ASmax,p}</i>	
	domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	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

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

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Hluk počas výstavby

Počas výstavby cesty budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia v blízkosti samotného mostného objektu ako aj obchádzkových trasách. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá čiastočne obmedziť pôsobenie hluku pre tieto lokality.

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 a článku 7 sa v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h 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:

- 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 vziať príпустné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády č. 78/2019 Z.z. 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	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	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. 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, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast k existujúcemu hluku, vzhľadom na kategóriu cesty sa však nepredpokladá prekročenie prípustných hodnôt hluku.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii znečisťujúcich látok, a to najmä prachových častíc pri suchom počasi. Počas výstavby vybraný dodávateľ stavby bude na prístupových cestách v blízkosti obydľí znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.

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 dôjde k zlepšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy na úseku cesty I/76 preto nie je predpoklad že dôjde k zhoršeniu emisnej situácie z dopravy v okolí trasy posudzovaného úseku v porovnaní so súčasným stavom.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Nosná konštrukcia mostného objektu nebude menená čím sa eliminujú zásahy do horninového prostredia. 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 mostného objektu vôbec nezmení. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. 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, zariadení staveniska, najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, 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, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

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 nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

V riešenom území sa popri ceste I/76 nachádza koryto potoka Jarok. Ide o suchý rigol, ktorý zachytáva vodu v prípade intenzívnych zrážok. Rigol je čiastočne zazemnený a nemá napojenie na žiadny povrchový odtok z územia.

V riešenom území sa nenachádzajú vodárenské toky ani vodohospodársky významné vodné toky podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 211/2005 Z. z.

Odvodnenie komunikácie je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Po oboch stranách cesty I/76 sú navrhnuté odparovacie priekopy. Ľavá strana komunikácie je odvodnená tak ako v súčasnosti, cez nespevnenú krajinu na svah telesa a následne do novej odparovacej priekopy. Na pravej strane komunikácie, na styku vozovky a obrubníka za ktorým je navrhnutý SO 102-00 budú osadené uličné vpusty, ktoré budú vyvedené na násypový svah telesa komunikácie. V priestore mostného objektu SO 201-00 bude osadený na styku vozovky a obrubníka betónový žľab, vzhľadom na výškové vedenie trasy. Voda z tohto žľabu bude cez uličný vpust taktiež vyvedená na svah telesa komunikácie a následne do odparovacej priekopy. Na začiatku a na konci úpravy cesty I/76 sa nachádzajú dva existujúce priepusty. Tieto priepusty budú prečistené a napojené a voda bude vyvedená za priestor chodníka (SO 102-00).

Vzhľadom na to, že v riešenom území sa trvalé povrchové toky nenachádzajú nie je predpoklad ich ohrozenia.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Hydrogeologické pomery v záujmovom území sú podmienené geologickou stavbou územia, tektonickým porušením, geomorfologickými a klimatickými pomermi územia. Kolísanie hladiny podzemnej vody je ovplyvňované zrážkami a ich rozložením v roku.

V záujmovom území sa nenachádzajú termálne a minerálne vody. Z hľadiska vodohospodárskeho nie sú v danom území ani žiadne vodohospodársky chránené oblasti.

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. Umiestnenie zariadenia staveniska, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Ochrana vôd počas výstavby aj prevádzky cesty je vo veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku;
- 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 podzemných vôd.

6 VPLYVY NA PÔDU

Stavba bude realizovaná na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. Na základe podkladov VÚPOP nie sú pre riešené územie stanovené žiadne BPEJ. 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.

Na stavbe sa neuvažuje s prítomnosťou humusového horizontu, vykoná sa odstránenie zeminy prerastenej vegetáciou v predpokladanej hrúbke 0, 15 m. Celkový objem skrývky predstavuje 165 m³. Zemina nebude skládkovaná ale priebežne odvážaná na skládku ako prekryvací materiál.

Zariadenie staveniska bude lokalizované na ploche cesty I/76. Počas výstavby budú využívané existujúce prístupové cesty a nebudú nevytvárané nové. V prípade prejazdov mimo spevnené plochy budú tieto po ukončení výstavby uvedené do pôvodného stavu.

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.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta je časovo obmedzená na obdobie 3 mesiacov nie je predpoklad významného ovplyvnenia lokálnych populácií živočíchov a po realizácii stavebných prác je predpoklad postupného osídlenia zasiahnutých plôch.

Vyhodnotenie vplyvov na migráciu živočíchov

Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta a príľahlých úsekov cesty I/76 je realizovaná v zastavanom území obce kde sa migrácia živočíchov nepredpokladá sú vplyvy na migráciu živočíchov irelevantné.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

Realizácia rekonštrukcie mosta si vyžiada výrub stromovej vegetácie. Na základe vykonanej inventarizácie a spoločenskom ohodnotení drevín (príloha I) je navrhovaný výrub 3 ks stromov (agát biely). Z tohto celkového počtu je 1 ks, ktorý spĺňa podmienky vyžadujúce súhlas na výrub. Spoločenská hodnota bola vypočítaná na **783,00 €**. 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 § 47 zákona č. 543/2002 Z.z., na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m² sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu.

Všetky inventarizované dreviny spĺňajú podmienku cestnej zelene a súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14 ods. 3 zákona č. 135/61 Zb. v znení neskorších predpisov) v súčinnosti s príslušným orgánom ochrany prírody.

Tab. 5 Prehľadná tabuľka počtu a informatívnej spoločenskej hodnoty cestnej zelene

k. ú.	Všetky inventarizované dreviny rastúce mimo les (obvod kmeňa od 11 cm)		Inventarizované dreviny cestnej zelene na ktoré sa bude žiadať povolenie na výrub cestný správny orgán podľa cestného zákona		Informatívna spoločenská hodnota drevín cestnej zelene na ktoré sa bude žiadať povolenie na výrub cestný správny orgán podľa cestného zákona		
	stromy	kry	stromy	kry	€		Spolu
	ks	m ²	ks	m ²	stromy	kry	
Čata	3	0	1	0	783,00	0	783,00

Výrub bude realizovaný v mimohniezdnom období od októbra do konca marca. Ostatné dreviny, v blízkosti ktorých bude výstavba realizovaná budú chránené debnením pred poškodením stavebnými strojmi v zmysle STN 83 7010 – Ochrana prírody – Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a arboristického štandardu. Ochrana drevín pri stavebnej činnosti.

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

Jedná sa o rekonštrukciu mostného objektu na ceste I/76 v zastavanom území obce. Realizácia rekonštrukcie mostného objektu si vyžiada určité terénne úpravy, ktoré však vzhľadom na rozsah rekonštrukcie nebudú vytvárať bariéru v území a vizuálne rušivý prvok. Všetky poškodené plochy výstavbou budú po ukončení výstavby uvedené do pôvodného stavu.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Posudzovaná činnosť sa nachádza 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 územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000). Najbližšie chránené územie sa nachádza vo vzdialenosti 410 m južne od posudzovanej činnosti. Uvedené územie nebude projektom dotknuté priamo, ani nepriamo nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od realizácie navrhovanej činnosti. Vzhľadom na uvedenú vzdialenosť a charakter stavebnej činnosti nie je predpoklad že realizáciou a prevádzkou posudzovanej činnosti dôjde k priamemu či nepriamemu ohrozeniu predmetov ochrany chránených území. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Z hľadiska možných **kumulatívnych vplyvov** nie je v širšom riešenom plánovaná aktivita, ktorá by mohla mať spolu s posudzovanou činnosťou negatívne dopady na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

Vzhľadom na charakter stavby a vzdialenosti od chránených území národnej a európskej sústavy chránených území neboli identifikované významné negatívne vplyvy na žiaden predmet ochrany v týchto územiach. Na základe hodnotenia vplyvov možno konštatovať, že vplyvy posudzovaného úseku túto situáciu nezmenia a ani spolu s očakávanými vplyvmi navrhovaných aktivít v širšom území tieto nebudú mať významný negatívny vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

V rámci dokumentácie ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja (2012, ZaD č. 1 2015) bol v riešenom území vyčlenený regionálny biokoridor:

- **nadregionálny biokoridor rieka Hron** – vo vzdialenosti cca 280 m východne od posudzovanej činnosti.

Vplyvy počas výstavby a prevádzky nebudú mať žiadne rušivé vplyvy na biokoridorové funkcie uvedeného biokoridoru. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Krátkodobo vzniknú obmedzenia cestnej premávky. Z dôvodu rekonštrukcie mostného objektu za úplnej uzávery bolo nutné navrhnuť obchádzkové trasy po miestnych komunikáciách pre automobily do 3,5 t a nad 3,5 t po cestách okolitých obcí. Po vybudovaní mosta bude doprava prevedená do pôvodnej trasy a dočasné obchádzky sa zrušia.

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 a príslušného úseku cesty I/76 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

Z hľadiska možných **kumulatívnych vplyvov** nie je v širšom riešenom plánovaná aktivita, ktorá by mohla mať spolu s posudzovanou činnosťou negatívne dopady na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

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

Kritériám sme priradzovali 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 pridelované 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. 6 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	0
	Emisie	-1	0
	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	0	0
	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 krovinej vegetácie	0	0
	Ovplyvnenie vzácných biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	0	0
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	-	-
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-	-

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
a cest. ruch	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-	-
	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 stavby je rekonštrukcia mostného objektu 76-013 a úprava časti komunikácie I/76 medzi ulicami Na doline a Záhradná ulica. Úprava komunikácie spočíva vo výmene celého zvršku a v doplnení chodníka šírky 2 m.

Dôvodom rekonštrukcie mosta a príľahlých úsekov cesty I/76 je ich stavebno - technický stav. Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mosta z roku 2015 jeho stav je označený hodnotou: 5 - zlý a podľa protokolu z hlavnej prehliadky z roku 2019 je už stav označený hodnotou: 6 - veľmi zlý.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Stavba bola v DSP rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

101-00	Cesta I/76 Čata
102-00	Chodník popri ceste I/76 Čata
201-00	Rekonštrukcia mosta č. 76-013

Stavebný objekt 101-00 „Cesta I/76 Čata“ je rekonštrukcia cesty I/76 na úseku v km 20,682 – 20,812 v intraviláne obce Čata. SO 101 rieši rekonštrukciu existujúcej cesty od križovatky s ulicou Záhradná po križovatku s ulicou Na doline v celkovej dĺžke 130,00 m. Rekonštrukcia tohto úseku cesty je vyvolaná rekonštrukciou mostného objektu ev.č. 76-013, ktorý rieši samostatný stavebný objekt SO 201-00.

Rekonštruovaný úsek cesty má dĺžku 0,130 km. Návrhová kategória cesty je MZ 9,0/50 (MZ 14,0/50). Súčasťou dokumentácie je aj návrh zvislého a vodorovného dopravného značenia podľa súčasne platných zákonov, vyhlášok, TNI, STN a TP. Polohu existujúcich inž. sietí je nevyhnutné overiť a vytýčiť na mieste správcom sietí a zabezpečiť ich ochranu.

So stavebným objektom SO 101-00 priamo súvisí aj stavebný objekt SO 102-00 Chodník popri ceste I/76 Čata. Tento chodník bude od cesty I/76 oddelený betónovým obrubníkom a na jeho vonkajšom okraji bude osadené zábradlie.

Stavebný objekt 102-00 „Chodník popri ceste I/76 Čata“ je novonavrhovaný chodník, v súčasnosti sa v danej lokalite žiadny nenachádza. Je navrhnutý z dôvodu, že v predmetnom úseku sa cesta nachádza v údolnicovom oblúku, na pomerne vysokom násype a chodci majú možnosť prejsť len po kraji vozovky. Tento stav nie je vyhovujúci z hľadiska bezpečnosti chodcov, ani z hľadiska plynulosti premávky. Chodník je navrhnutý v súbehu SO 101-00, od križovatky cesty I/76 s ulicou Záhradná po križovatku cesty I/76 s ulicou Na doline v celkovej dĺžke 130,00 m.

Mostný objekt rieši premostenie rigola popri ceste I/76, v minulosti predstavoval malý vodný tok, toho času bez vody, čiastočne zazemnený. Konštrukčne sa jedná o presypaný most s klenbovou betónovou konštrukciou. Pôvodnú nosnú konštrukciu mostu tvorí klenbový nosný systém, ktorý je plošne založený na základových pásoch.

V súčasnosti vykazuje klenba trhliny priečne i pozdĺžne. Čelá mosta sú z oboch strán s výraznou prasklinou. Krídla sú z lokálnymi poškodeniami a trhlinami nad vrchom klenby. Most je presypaný hrúbkou cca 1,4m.

Mostné krídla budú z dôvodu zmeny šírkového usporiadania na komunikácii odbúrané po úroveň klenby. Konce pôvodných krídel sa stiahne oceľovými tiahľami. Čelá mostných krídel, ktoré boli pôvodne monoliticky spojené s klenbou sa s ňou opäť spoja prostredníctvom oceľových kotiev po obvode klenby. Následne sa na pôvodné krídla nebetónuje stenový nosník vystužený georohožami pre ukotvenie do samotného telesa komunikácie.

Samotná klenba bude sanovaná vložením klenbovej flexibilnej ocelevej konštrukcie so svetlosťou 3,05 m. Výška vlny ocelevej konštrukcie bude 55 mm, hrúbka plechu bude 4 mm. Konštrukcia bude osadená na dobetónovaných základových pásoch šírky 0,315 m. Dobetónované základové pásy budú uložené na existujúce základové pásy. Nosná konštrukcia bude tvoriť jeden dilatačný celok. Priestor, ktorý vznikne rozdielom svetlosti konštrukcií sa vyplní betónovou zmesou.

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 3 mesiace.

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Mostný objekt sa nachádza v Nitrianskom kraji, okrese Levice v zastavanom území obce Čata.

Riešené územie sa nachádza v rovinatom území s nepatrnou vertikálnou členitosťou, ktoré je charakterizované vysokým stupňom antropogénneho pôsobenia; krajina hodnoteného územia predstavuje intravilán obce.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Podunajskej pahorkatina, celku Hronská niva. Reliéf je tvorený zvlnenou rovinou, na fluviálno-eolickom substráte. Nadmorská výška terénu dosahuje 130-135 m n.m.

Kataster obce Čata leží v južnej časti Ipeľská pahorkatina. Ipeľská pahorkatina je krajinný podcelok Podunajskej pahorkatiny. Pahorkatina vznikla v priebehu neogénu sedimentáciou slieňov, pieskov, pieskovcov, štrkov, zlepcov, organogénnych vápencov a ryolitových tufov. Strednomiocénne a vrchnomiocénne, a najmä pliocénne sedimenty boli v pleistocéne pokryté rozlične hrubými plášťami spraší a sprašových hĺn, takže povrch nadobudol podobu tabule, mierne naklonenej na juh. Strednú časť Ipeľskej pahorkatiny postihli zlomy smeru severozápad-juhovýchod. Pôvodne súvislá tabuľa sa v priebehu pleistocénu a holocénu činnosťou vodných tokov a vplyvom iných morfogenetických procesov rozčlenila na početné chrbty a široké doliny. Nerastné suroviny tvoria len stavebné materiály ako tufy, tehliarske íly a štrkopiesky. Neogénne podložie je budované v prevažnej miere jazernými až brakickými sedimentmi pliocénu (íly, štrky a piesky).

Pôdne pomery

V popisovanom území sa nachádzajú pôdne typy fluvizeme a černozeme. Tieto pôdy sú hlboké, prevažne bez skeletu. Humusový horizont majú pomerne hrubý so stredným (u fluvizemí) až vysokým obsahom humusu (u černozemí). Pôdy zrnitostne ľahké majú plytký humusový horizont, aj nízky obsah humusu). Pôdy sú sorpčne nasýtené až plne nasýtené.

Stavba bude realizovaná na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. Na základe podkladov VÚPOP nie sú pre riešené územie stanovené žiadne BPEJ. 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.

Klimatické pomery

Podľa klimatického členenia Slovenska patrí hodnotené územie do teplej klimatickej oblasti, okrsok T1 - teplý, veľmi suchý, s miernou zimou (január > - 3°C, Iz = < 40, Iz – Končekov index zavláženia), v ročnom chode priemernej mesačnej teploty vzduchu je najteplejším mesiacom júl. Priemerná mesačná teplota vzduchu tu v júli dosahuje od 16 do 18 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok: 550–650 mm. V chladnom polroku bývajú teplotné inverzie, územie je však dobre prevetrávané, priemerná rýchlosť prúdenia vzduchu je 3–4 m/s.

Hydrologické pomery

Fluviálne sedimenty poriečnej nivy sú reprezentované piesčitými štrkami s rôznym stupňom zahlinenia, ktoré sú obvykle prekryté rôzne mocnou vrstvou piesčitých hĺn. Hladina podzemnej vody je v hydraulikej spojitosti s hladinou Hrona, pričom k najvýraznejšiemu ovplyvňovaniu dochádza v pririečnej zóne. Úroveň hladiny podzemnej vody sa v priebehu roka výrazne mení, v závislosti od zmeny klimatických a hydrologických pomerov. Maximá sú dosahované v jarných mesiacoch (marec-máj), minimá v auguste-novembri.

Záujmové územie patrí do čiastkového povodia rieky Hron, ktorá preteká cca 280 m východne od riešeného územia. K ďalším vodným tokom katastra obce Čata patrí Nýrica, Perec a Kvetnianka.

V riešenom území sa popri ceste I/76 nachádza rigol, ktorý predstavuje pozostatok pôvodného koryta potoka Jarok. Ide o suchý rigol, ktorý zachytáva vodu v prípade intenzívnych zrážok. Rigol je čiastočne zazemnený a nemá napojenie na žiadny povrchový odtok z územia.

Vodohospodársky chránené územia

V riešenom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody. 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

Podľa geobotanickej mapy Slovenska (Michalko et al., 1986) pôvodnú potenciálnu vegetáciu záujmového územia tvorili spoločenstvá lužných lesov vrbovo-topoľových v záplavových územiach rieky Hron a na ne nadväzujúce dubovo-hrabové lesy panónske.

Súčasný stav vegetácie oproti potenciálnej vegetácii dotknutého územia je výrazne zmenený, časť územia je antropicky silne ovplyvnená zástavbou rodinných domov a komunikáciami. Ostatné plochy mimo intravilán obce sú premenené na polia. Pôvodné rastlinné spoločenstvá sa zachovali ostrovčekovite ako brehové porasty rieky Hron. Biotopy národného a európskeho významu sa v riešenom území nenachádzajú.

Riešené územie tvorí intravilán obce s hustou zástavbou rodinných domov so záhradami. V prevažnej časti riešeného územia sa nachádzajú iba druhovo veľmi chudobné biotopy. V intravilánoch sídiel je charakter živočíšnych spoločenstiev s výraznou prevahou synantropných druhov s nízkou druhovou diverzitou a abundanciou. Ich výskyt je viazaný na záhradnú zeleň, plevelné plochy, areály podnikov a budov.

Najpočetnejšou skupinou, vzhľadom na svoju pohyblivosť je vtáctvo. Druhy obývajúce toto prostredie sú väčšinou adaptované na antropogénne zmenené prostredie, väčšina hniezdičov sa však sústreďuje do biotopov s väčším zastúpením stromov. Vyskytujú sa tu sokol myšiar, belorítka domová, lastovička domová, trasochvost biely, žltochvost domový, škvránok poľný, straka obyčajná, vrabec domový. Z cicavcov je v týchto spoločenstvách zastúpené hojne hlodavce (hraboš poľný), jež tmavý, líška.

V antropogénnych typoch biotopov je kvalita a štruktúra rastlinných a živočíšnych spoločenstiev výrazne odlišná od prirodzených podmienok. Na biotu a biodiverzitu územia pôsobia prevažne negatívne nielen veľké nedostatočne členené poľnohospodárske pozemky, ale aj komplex činností spojených s bežnými činnosťami človeka v intraviláne obcí.

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 zničený. 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

Posudzovaná činnosť sa nachádza 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.

Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- **Prírodná pamiatka Bíňanský sprašový profil** – 460 m južne od posudzovanej činnosti.
 - **Prírodná rezervácia Bíňanský rybník** – 1,85 km juhozápadne od posudzovanej činnosti.
- Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7,5 km od posudzovanej činnosti.

Natura 2000

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

Územie európskeho významu:

- **SKUEV0820 Dolný tok Hrona** – 410 m južne od posudzovanej činnosti.

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7,0 km od posudzovanej činnosti.

Uvedené územia národnej a európskej sústavy chránených území nebudú projektom dotknuté priamo, ani nepriamo nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od realizácie navrhovanej činnosti. Vzhľadom na uvedenú vzdialenosť a charakter stavebnej činnosti nie je predpoklad že realizáciou a prevádzkou posudzovanej činnosti dôjde k priamemu či nepriamemu ohrozeniu predmetov ochrany chránených území. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

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

V rámci dokumentácie ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja (2012, ZaD č. 1 2015) bol v riešenom území vyčlenený regionálny biokoridor:

- **regionálny biokoridor rieka Hron**

Rieka Hron preteká vo vzdialenosti 280 m východne od posudzovanej činnosti. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Obyvateľstvo a osídlenie

Obec Čata leží na juhovýchodnej časti Podunajskej nížiny, cca 38 km južne od okresného mesta Levice. Obec Čata patrí podľa územno-správneho členenia do Nitrianskeho kraja a okresu Levice. Západnú hranicu katastra tvorí hranica s katastrom obce Veľké Ludince a Keť. Východnú hranicu katastra tvorí obec Sikenička a Zalaba. Cez obec prechádza štátna cesta I. triedy I/76, ktorá vedie z mesta Želiezovce cez obec Pohronský Ruskov až na hraničný prechod v Štúrove s Maďarskou republikou. Na severnej strane susedí s obcou Pohronský Ruskov a na južnej strane s obcou Bíňa.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V okolí mostného objektu 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

Účelom a cieľom stavebnej akcie je rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 76-013 a úprava nadväzujúceho úseku cesty I/76 pred/za navrhovaným mostom. Touto rekonštrukciou dôjde k zabezpečeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku cesty I/76. Dôvodom rekonštrukcie mosta a príľahlých úsekov cesty I/76 je ich stavebno - technický stav. Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mosta z roku 2015 jeho stav je označený hodnotou: 5 - zlý a podľa protokolu z hlavnej prehliadky z roku 2019 je už stav označený hodnotou: 6 - veľmi zlý. Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov mostného objektu, s výskytom bezpečnostných rizík, rovnako aj komunikácia na moste a najmä v príľahlej časti je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Identifikované nedostatky zvyšujú riziko kolíznych situácií na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Navrhovanú rekonštrukciu mostného objektu 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 obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti.

Najbližšími objektmi bývania sú rodinné domy, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 45-70 m severne a južne od samotného mostného objektu. Cesta bude počas rekonštrukcie uzavretá a za tým účelom bude doprava do 3,5 t presmerovaná po okolitých komunikáciách a nad 3,5 t po cestách okolitých obcí. Po vybudovaní mosta bude doprava prevedená do pôvodnej trasy a dočasné obchádzky sa zrušia. Vplyvy počas výstavby budú ale vnímať všetci obyvatelia domov, ktoré sú situované popri ceste I/76 ako aj obchádzkových trasách čo bude súvisieť so znížením životného komfortu obyvateľov počas výstavby. Obdobie výstavby spojené s negatívnymi dopadmi na obyvateľstvo (hluk, prašnosť) sa predpokladá v trvaní 3 mesiace.

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca realizátora stavby s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na obce a ich obyvateľstvo. Počas výstavby vybraný dodávateľ stavby bude na prístupových cestách v blízkosti obydli znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.

Počas prevádzky dôjde realizáciou posudzovanej činnosti k zlepšeniu plynulosti a bezpečnosti premávky na úseku cesty I/76.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Realizáciou posudzovanej činnosti sa eliminujú zásahy do horninového prostredia. Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

V riešenom území sa nenachádzajú vodárenské toky ani vodohospodársky významné vodné toky podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 211/2005 Z. z.

Odvodnenie komunikácie je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Po oboch stranách cesty I/76 sú navrhnuté odparovacie priekopy. Ľavá strana komunikácie je odvodnená tak ako v súčasnosti, cez nespevnenú krajinu na svah telesa a následne do novej odparovacej priekopy. Na pravej strane komunikácie, na styku vozovky a obrubníka za ktorým je navrhnutý SO 102-00 budú osadené uličné vpusty, ktoré budú vyvedené na násypový svah telesa komunikácie. V priestore mostného objektu SO 201-00 bude osadený na styku vozovky a obrubníka betónový žľab, vzhľadom na výškové vedenie trasy. Voda z tohto žľabu bude cez uličný vpust taktiež vyvedená na svah telesa komunikácie a následne do odparovacej priekopy. Na začiatku a na konci úpravy cesty I/76 sa nachádzajú dva existujúce priepusty. Tieto priepusty budú prečistené a nadpojené a voda bude vyvedená za priestor chodníka (SO 102-00).

Vzhľadom na to, že v riešenom území sa trvalé povrchové toky nenachádzajú nie je predpoklad ich ohrozenia.

V záujmovom území sa nenachádzajú termálne a minerálne vody. Z hľadiska vodohospodárskeho nie sú v danom území ani žiadne vodohospodársky chránené oblasti.

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. Umiestnenie zariadenia staveniska, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Ochrana vôd počas výstavby aj prevádzky cesty je vo 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 podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Stavba bude realizovaná na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. Na základe podkladov VÚPOP nie sú pre riešené územie stanovené žiadne BPEJ. 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.

Na stavbe sa neuvažuje s prítomnosťou humusového horizontu, vykoná sa odstránenie zeminy prerastenej vegetáciou v predpokladanej hrúbke 0, 15 m. Celkový objem skrývky predstavuje 165 m³. Zemina nebude skládkovaná ale priebežne odvážaná na skládku ako prekryvací materiál.

Zariadenie staveniska bude lokalizované na ploche cesty I/76. Počas výstavby budú využívané existujúce prístupové cesty a nebudú navrhované nové. V prípade prejazdov mimo spevnené plochy budú tieto po ukončení výstavby uvedené do pôvodného stavu.

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.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta je časovo obmedzená na obdobie 3 mesiacov nie je predpoklad významného ovplyvnenia lokálnych populácií živočíchov a po realizácii stavebných prác je predpoklad postupného osídlenia zasiahnutých plôch.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta a príľahlých úsekov cesty I/76 je realizovaná v zastavanom území obce kde sa migrácia živočíchov nepredpokladá sú vplyvy na migráciu živočíchov irelevantné.

Realizácia rekonštrukcie mosta si vyžiada výrub stromovej vegetácie. Na základe vykonanej inventarizácie a spoločenskom ohodnotení drevín (príloha I) je navrhovaný výrub 3 ks stromov (agát biely). Z tohto celkového počtu je 1 ks, ktorý spĺňa podmienky vyžadujúce súhlas na výrub. Spoločenská hodnota bola vypočítaná na **783,00 €**. 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 § 47 zákona č. 543/2002 Z.z., na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m² sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu.

Všetky inventarizované dreviny spĺňajú podmienku cestnej zelene a súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14 ods. 3 zákona č. 135/61 Zb. v znení neskorších predpisov) v súčinnosti s príslušným orgánom ochrany prírody.

Výrub bude realizovaný v mimohniezdnom období od októbra do konca marca. Ostatné dreviny, v blízkosti ktorých bude výstavba realizovaná budú chránené debnením pred poškodením stavebnými strojmi v zmysle STN 83 7010 – Ochrana prírody – Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a arboristického štandardu. Ochrana drevín pri stavebnej činnosti.

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.

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny a na územia Natura 2000

Posudzovaná činnosť sa nachádza 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 územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000).

Vzhľadom na charakter stavby a vzdialenosti od chránených území národnej a európskej sústavy chránených území neboli identifikované významné negatívne vplyvy na žiaden predmet ochrany v týchto územiach. Na základe hodnotenia vplyvov možno konštatovať, že vplyvy posudzovaného úseku túto situáciu nezmenia a ani spolu s očakávanými vplyvmi navrhovaných aktivít v širšom území tieto nebudú mať významný negatívny vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyvy počas výstavby a prevádzky nebudú mať žiadne rušivé vplyvy na prvky ÚSES, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Z hľadiska možných kumulatívnych vplyvov nie je v širšom riešenom plánovaná aktivita, ktorá by mohla mať spolu s posudzovanou činnosťou negatívne dopady na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu na ceste I/76 nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov, naopak predpokladá sa 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 modernizácie cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie drevín),
- realizácia prác,
- dokončovacie práce.

Na ploche určenej pre účel zariadenia staveniska, ktoré bude lokalizované na časti dočasne uzatvorenej cesty I/76 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

Posudzovaný mostný objekt ani nadväzujúca cesta I. triedy neboli v minulosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

2 MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná v kapitole III.1. na obrázku č. 1.

3 DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia pre stavebné povolenie „**Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov na cestách I. triedy 2. etapa, I/76 Čata, most č. 76-013**“, spracovaná spoločnosťou Alfa 04 a.s., Jašíkova 6, 821 03 Bratislava v marci 2021. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

27.04. 2021

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

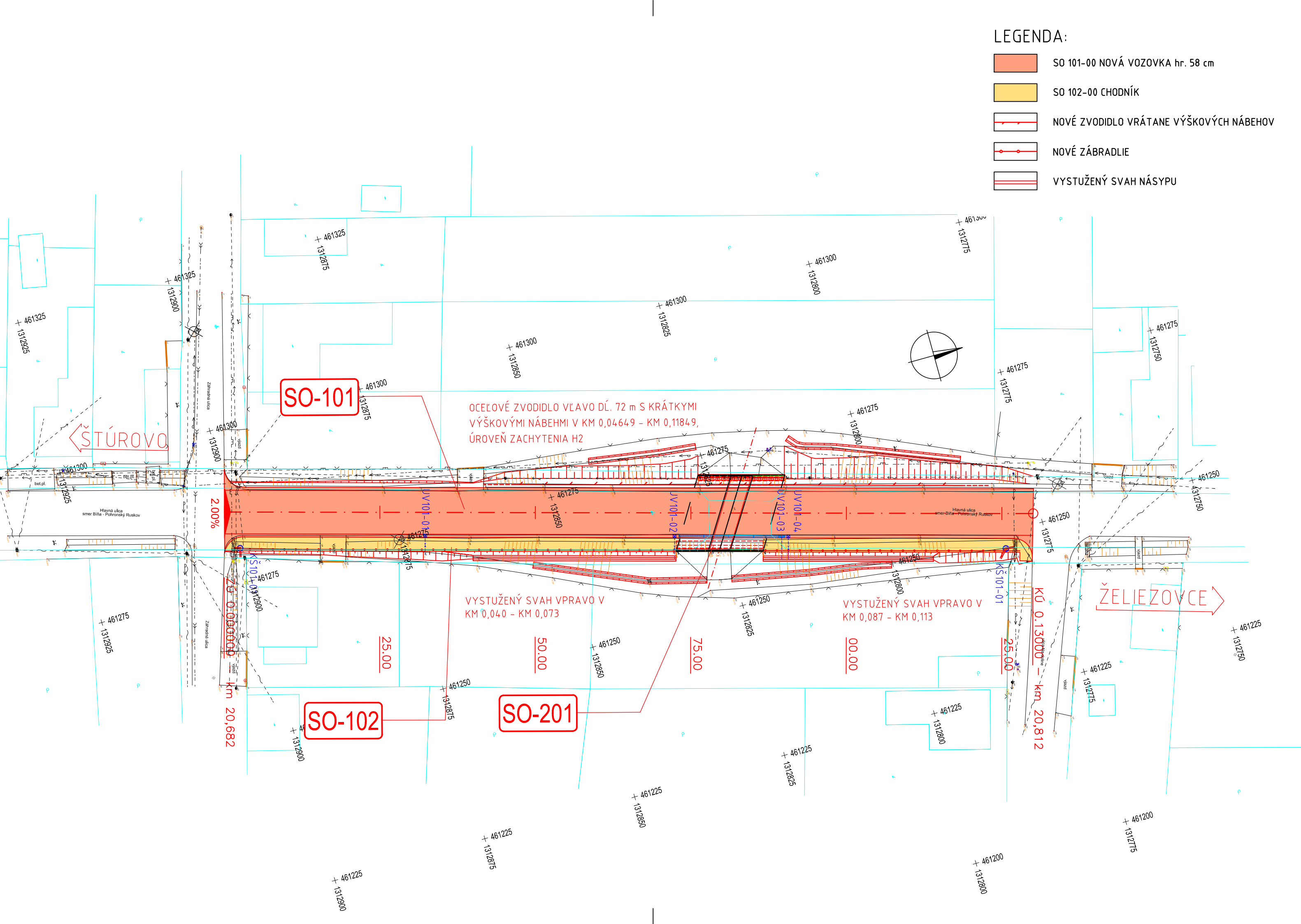
Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Kurjak, PhD.
ENVICONSLT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava
Slovenská správa ciest,
Miletičova 19
826 19 Bratislava



RIADITEĽ ING. J. FÜRST	Č. ZÁKAZKY 2039-00	ALFA 04 Alfa 04 a.s. Jašíkova 6 821 03 BRATISLAVA
HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU ING. I. MASARYK	ARCHÍVNE ČÍSLO 0486	

101-00

VYPRACOVAL ING. J. MRÁZ	KONTROLOVAL ING. I. MASARYK	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT ING. J. MRÁZ
OBJEDNÁVATEĽ SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, MILETIČOVA 19, 82619 BRATISLAVA		OKRES (OBVOD) STAVBY LEVICE

VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETROV MOSTOV NA CESTÁCH I. TRIEDY 2. ETAPA I/76 ČATA, MOST č. 76-013 OBJEKT: 101-00 CESTA I/76 ČATA			STUPEŇ DSP	FORMÁT 3 x A4
			DÁTUM 03.2021	Č. ZÁK. 2039-00
			MIERKA 1 : 500	Č. ARCH. 0486
SITUÁCIA			Č. VÝKRESU 2.	Č. SÚPRAVY