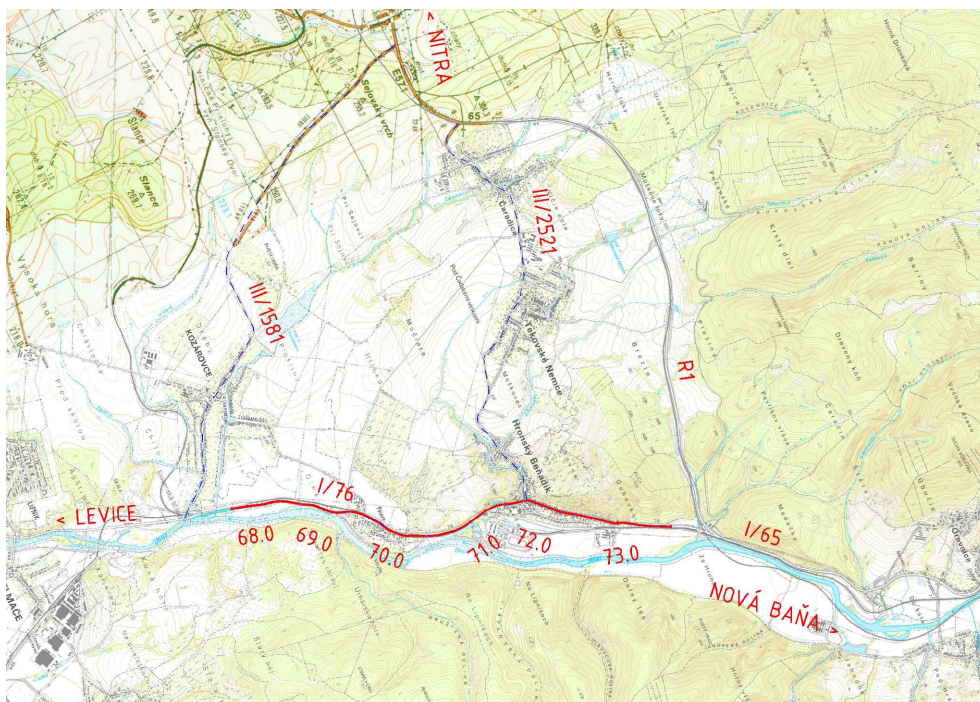


I/76 HRANICA KRAJA - R1 HRONSKÝ BEŇADIK (MOST EV.Č. 76-037 A MOST EV.Č. 76-039)

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

podľa prílohy 8a zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov



OBJEDNÁVATEĽ: Slovenská správa ciest Investičná výstavba a správa ciest,
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

ZHOTOVITEĽ: ESP Consult, s.r.o., Vicenzy 2209/8A, 931 01 Šamorín

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	3
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	4
III.1	Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	4
III.2	Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch.....	4
III.3	Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území	14
III.4	Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	14
III.5	Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.....	14
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	19
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	23
V.1	Základné údaje o navrhovateľovi	23
V.2	Názov zmeny navrhovanej činnosti	23
V.3	Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti	23
V.4	Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti.....	23
V.5	Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických	25
VI.	PRÍLOHY	26
VII.	DÁTUM SPRACOVANIA.....	26
VIII.	MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA	26
IX.	PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	26

ÚVOD

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti predmetnej stavby podľa Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, bolo spracované na základe požiadavky obstarávateľa Slovenskej správy ciest - Investičná výstavby a správa ciest, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica.

Predmetná zmena je posudzovaná v nadväznosti na navrhovanú činnosťou „**I/76 Kozárovce – most ev. č. 76-35**“ na ktorú bol vypracovaný zámer podľa prílohy 8 zákona NR SR č. 24/2006 z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (Amberg Engineering Slovakia, s.r.o, 12.2018) a na ktorý bolo vydané „Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní“ pod číslom: OU-ZC-OSZP-2019/000301-27

Na posúdenú navrhovanú činnosť „I/76 Kozárovce – most ev. č. 76-35“ priamo nadväzuje navrhovaná zmena modernizácia cesty I/76 od hranice kraja až po rýchlostnú cestu R1 v Hronskom Beňadiku, súčasťou ktorej sú dva mostné objekty most ev.č. 76-037 a most ev.č. 76-039, ktoré budú prebudované na priepusty.

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. Názov

Slovenská správa ciest
Investičná výstavby a správa ciest,
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

I.2. Identifikačné číslo

00003328

I.3. Sídlo

Skuteckého 32,
974 23 Banská Bystrica

I.4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Július Styk
Slovenská správa ciest
Investičná výstavby a správa ciest,
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
Tel. 048/4343242

I.5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:

Ing. Július Styk
Slovenská správa ciest
Investičná výstavby a správa ciest,
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
Tel. 048/4343242

Ing. Paulína Starčoková
Slovenská správa ciest
Investičná výstavby a správa ciest,
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
Tel. 048/4343232; E-mail: paulina.starckova@ssc.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik (most ev.č. 76-037 a most ev.č. 76-039)

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj : Banskobystrický
Okres : Žarnovica
Katastrálne územie : Hronský Beňadik, Psiare
Druh stavby : modernizácia
Kategória : C 9,5/70
Dĺžka úseku : 5,88 km

Stavebné objekty budú zrealizované na pozemkoch podľa geometrických plánov v katastrálnom území Psiare a Hronský Beňadik.

Trvalý záber

k.ú. Psiare:

857/1, 856/1, 856/2, 325, 327, 362, 340, 336, 347,

k.ú. Hronský Beňadik:

2496, 1179, 199/2, 1178, 1162, 1177/1, 1155/1, 1156, 1177/2, 2490/1, 2490/44,

Dočasný záber

k.ú. Psiare:

335, 91/1, 369, 859/2, 357,

k.ú. Hronský Beňadik:

1194/1, 2491/1, 2471/6

III.2 Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

Účel a ciele stavby

Účelom modernizácie cesty I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik je odstránenie bodových nedostatkov na riešenom úseku z cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

Sociálno-ekonomické ciele:

- bezpečnosť pozemných komunikácií – zníženie počtu smrteľných nehôd a nehôd s ťažkými následkami, zvýšenie ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- zníženie ekonomických následkov dopravných nehôd,
- zníženie prevádzkových nákladov účastníkov premávky a správcu komunikácie.

III.2.1 Stručný opis technického a technologického riešenia

Úsek určený na modernizáciu začína za hranicou krajov Nitriansky - Banskobystrický a úsek je ukončený v MÚK Hronský Beňadik s rýchlostnou cestou R1. Celková dĺžka modernizovaného úseku je 5,88 km. V celom svojom úseku je cesta I/76 vedená súbežne so železničnou traťou 121A.

Podľa charakteru premávky sa jedná o cestu s neobmedzeným prístupom. Podľa vlastníctva a majetkovej správy je cesta I/76 vo vlastníctve štátu a správe SSC Bratislava.

Členenie stavby

- 010-00 Dočasná preložka autobusovej zastávky v Psiaroch
- 011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209
- 101-00 Cesta I/76 KM 67,800 - 69,315
- 102-00 Cesta I/76 KM 69,315-70,220
- 103-00 Cesta I/76 KM 70,220 - 71,270

- 104-00 Cesta I/76 KM 71,270 - 73,107
- 105-00 Cesta I/76 KM 73,107 - 73,680
- 110-00 Chodníky popri ceste I/76 v Psiaroch
- 111-00 Chodníky popri ceste I/76 v Hronskom Beňadiku
- 201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76
- 202-00 Rekonštrukcia mosta 76-040 v km 71,374 cesty I/76
- 203-00 Rekonštrukcia mosta 76-041 v km 71,499 cesty I/76
- 204-00 Rekonštrukcia mosta 76-042 v km 71,742 cesty I/76
- 210-00 ŽB konštrukcia na ceste I/76 v km 70,225 - 71,202
- 211-00 Oporný múr v km 71,719 - 71,728 cesty I/76, vpravo
- 601-00 Verejné osvetlenie v Psiaroch
- 602-00 Osvetlenie prechodov pre chodcov v Hronskom Beňadiku
- 801-00 Úprava cesty III/1581 po ukončení výstavby
- 802-00 Úprava cesty III/2521 po ukončení výstavby

Riešenie objektov

010-00 DOČASNÁ PRELOŽKA AUTOBUSOVEJ ZASTÁVKY V PSIAROCH

V obci Hronský Beňadik časť Psiare prejde existujúca obojstranná autobusová zastávka modernizáciou, ktorá sa bude týkať cesty a aj nástupišťa.

011-00 DEMOLÁCIA MOSTA 76-037 V KM 68,209

Existujúci mostný objekt zabezpečuje prevedenie štátnej cesty I/76 ponad odvodňovaciu priekopu (jarok). Nachádza sa v extraviláne, medzi miestnou časťou Hronský Beňadik - Psiare a Kozárovce. Most je v blízkosti rieky Hron. Počas vysokých vôd v rieke dochádzalo k zaplavovaniu okolitého územia a obce Kozárovce cez tento mostný objekt. Dôvodom demolácie, počas modernizácie cesty I/76, je zrušenie tohto objektu (miesta), aby viac počas vysokej vody v rieke Hron nedochádzalo k zaplavovaniu okolitého územia a obce Kozárovce. Demoláciu predmetného mostného objektu 76-037 rieši stavebný objekt SO 011-00. Most bude nahradený novým priepustom DN 1000 so spätnou klapkou, aby nedochádzalo k zaplavovaniu. Priepust je súčasťou objektu SO 101-00.



101-00 CESTA I/76 KM 67,800 - 69,315

Celková dĺžka trasy je 1,515 km,

V rámci modernizácie ostáva smerové vedenie cesty I/76 bez zmeny. Zmenou prejde čiastočne výškové vedenie cesty s cieľom zvýšenia odtoku vody v miestach s klopením vozovky (inflexných bodov). Z výsledkov prieskumu vyplynulo, že podložie pod vozovkou nemá dostatočnú únosnosť, preto je potrebné upraviť podložie pod vozovkou. Za týmto účelom dôjde k odstráneniu celej súčasnej vozovky, rozšíreniu zemného telesa cesty I/76,

sanácii zemnej pláne a výstavby novej vozovky. Celkovou modernizáciou prešli bezpečnostné zariadenia. Zvodidlá sú navrhnuté podľa STN 73 6101 a navrhovaného TP 010/2018 rev.2.

Odvodnenie vozovky cesty je zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. V rámci objektu sú navrhnuté tri priepusty pod cestou I/76 a jeden, ktorý je súčasťou hospodárskeho vjazdu.

Modernizácia cesty I/76 v km 67,800 - 69,315 sa bude realizovať za podmienky vylúčenia verejnej dopravy, ktorá bude navedená na obchádzkové trasy.

102-00 CESTA I/76 KM 69,315-70,220

Celková dĺžka trasy je 0,905 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Začiatok úseku je v km 69,315 a nadväzuje na predchádzajúci úsek (SO 101-00). Koniec úseku je na hranici obce v km 70,220. Z hľadiska smerového vedenia sa existujúci stav nemení. Z hľadiska výškového vedenia sa upravuje úsek v km 69,855 – 69,912. V tomto mieste sa nachádza neprehľadný úsek, ktorý bude odstránený znížením nivelety. Za týmto účelom bude súčasný priepust nahradený dvojitým priepustom DN 500. Z hľadiska šírkového usporiadania sa zachováva súčasný stav.

Z hľadiska stavebno-technického stavu vozovky bude vozovka vymenená v celej hrúbke v km 69,315 – 69,375 a v km 69,855 – 69,912. Vo zvyšnom úseku dôjde len k výmene krytu vozovky, vrátane vystuženia.

Celkovou modernizáciou prešli bezpečnostné zariadenia. Zvodidlá sú navrhnuté podľa STN 73 6101 a navrhovaného TP 010/2018 rev.2.

Odvodnenie vozovky cesty, je zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Na spôsobe odvodnenia sa nič nemení. V rámci objektu sú navrhnuté tri priepusty pod cestou I/76 a jeden, ktorý je súčasťou hospodárskeho vjazdu.

Modernizácia cesty I/76 v km 69,315 – 70,220 sa bude realizovať za podmienky čiastočného vylúčenia verejnej dopravy, ktorá bude presmerovaná na obchádzkové trasy. S vylúčením verejnej dopravy bude modernizácia realizovaná v miestach výmeny celej konštrukcie vozovky. Zvyšná časť bude realizovaná počas čiastočnej uzávierky cesty I/76.

103-00 CESTA I/76 KM 70,220 - 71,270

Celková dĺžka trasy je 1,050 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Začiatok úseku je v km 70,220 a nadväzuje na predchádzajúci úsek (SO 102-00). Koniec úseku je na hranici obce v km 71,270. Z hľadiska smerového a výškového vedenia sa existujúci stav nemení. Dôvodom zmeny je zabezpečenie odvodnenie cesty, vzhľadom na potrebu osadenie betónových zvodidiel po ľavej strane cesty I/76 a odstránenie nulového sklonu v existujúcich inflexných bodoch na ceste I/76. Z hľadiska šírkového usporiadania bude cesta rozšírená na kat. C 7,5 (spevnenie 7 m) zo súčasných 6,5 m. Rozšírenie na požadovanú kat. C 9,5 by vyžadovalo posun súběžnej trate ŽSR bližšie k Hronu, alebo odstránenie kamenného brala po ľavej strane cesty I/76. Z dôvodu zmeny nivelety cesty I/76 ako aj blízkosť trate ŽSR, je potrebné vybudovať pod cestu železobetónovú vaňu (SO 210-00), ktorá bude ukončená rímsou na pravej strane cesty I/76. Celkovou modernizáciou prešli bezpečnostné zariadenia. Zvodidlá sú navrhnuté podľa STN 73 6101 a navrhovaného TP 010/2018 rev.2. Po ľavej strane – od kamenného brala je navrhnuté betónové zvodidlo tvaru New Jersey, ktoré bude osadené na súvislej betónovej ploche (dilatacie po 10m), prevýšenej od spevneného rigolu o 6 cm.

Na trase sa nachádza v súčasnosti jeden most, ktorý po modernizácii sa zmení na rámový priepust.

Odvodnenie vozovky cesty, je zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu, resp. rigolov.

Modernizácia cesty I/76 v km 70,220 – 71,270 sa bude realizovať za podmienky úplného vylúčenia verejnej dopravy, ktorá bude presmerovaná na obchádzkové trasy.

104-00 CESTA I/76 KM 71,270 - 73,107

Celková dĺžka trasy je 1,837 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Začiatok úseku je v km 71,270 a nadväzuje na predchádzajúci úsek (SO 103-00). Koniec úseku je na hranici obce v km 73,107. Z hľadiska smerového vedenia sa existujúci stav nemení. Z hľadiska výškového vedenia a šírkového usporiadania sa zachováva súčasný stav. Z hľadiska stavebno-technického stavu vozovky bude vozovka vymenená v celej hrúbke len do vzdialenosti 10 m od kraja mostov: 076-40, 076-41 a 076-42. Vo zvyšnom úseku dôjde len k výmene krytu vozovky, vrátane vystuženia.

Celkovou modernizáciou prešli bezpečnostné zariadenia. Zvodidlá sú navrhnuté podľa STN 73 6101 a navrhovaného TP 010/2018 rev.2.

Odvodnenie vozovky cesty, je zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Na spôsobe odvodnenia sa nič nemení.

Modernizácia cesty I/76 v km 71,270-73,107 sa bude realizovať za podmienky čiastočného vylúčenia verejnej dopravy, ktorá bude presmerovaná na obchádzkové trasy.

105-00 CESTA I/76 KM 73,107 - 73,680

Celková dĺžka trasy je 0,573 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Začiatok úseku je v km 73,107 a nadväzuje na predchádzajúci úsek (SO 104-00). Koniec úseku je pred mimoúrovňovou križovatkou „Hronský Beňadik“ s rýchlostnou cestou R1, v km 73,680. Z hľadiska smerového vedenia sa existujúci stav nemení. Z hľadiska výškového vedenia sa niveleta rovnako nemení. Trasa cesty je mimo zastavané územie bez väčších terénnych prekážok, preto je možné rozšíriť pôvodnú cestu šírky 6 – 7 m na plnohodnotnú kategóriu C 9,5/70. Rozšírenie bude asymetrické, vpravo od súčasnej osi cesty I/76.

Na celom úseku bude vymenený kryt vozovky, vrátane vystuženia. Rozšírenie vozovky bude zakladané na vystužený násyp. Celkovou modernizáciou prešli bezpečnostné zariadenia. Zvodidlá sú navrhnuté podľa STN 73 6101 a navrhovaného TP 010/2018 rev.2. Po ľavej strane – od kamenného brala je navrhnuté betónové zvodidlo tvaru New Jersey, ktoré bude osadené na súvislej betónovej ploche (dilatácie po 10m), prevýšenej od spevneného rigolu o 6 cm.

Odvodnenie vozovky cesty, je zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu, resp. rigolov.

Modernizácia cesty I/76 v km 73,107 - 73,680 sa bude realizovať za podmienky čiastočného obmedzenia verejnej dopravy.

110-00 CHODNÍKY POPRI CESTE I/76 V PSIAROCH

Šírka chodníka : 2,00 m

Dĺžka chodníka : 238 m

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Jedná sa chodník, ktorý je vedený v obci Hronský Beňadik časť Psiare. Chodník je súčasťou nástupištia autobusovej zastávky, ktorá je modernizovaná v rámci objektu 102-00. Chodník je navrhnutý po oboch stranách cesty I/76. Chodník, vrátane prechodov pre chodcov budú osvetlené navrhovaným verejným osvetlením SO 601-00.

111-00 CHODNÍKY POPRI CESTE I/76 V HRONSKOM BEŇADIKU

Šírka chodníka : 3,00 m

Dĺžka chodníka : 11 m

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Z dôvodu presunu prechodu pre chodcov (SO 104-00), dôjde k výstavbe chodníka k prechodu pre chodcov po pravej strane cesty I/76. Po ľavej strane sa rozoberie časť dlažby na chodníku, zrealizuje sa rampa a osadí sa dlažba pre nevidiacich.

201-00 REKONŠTRUKCIA MOSTA 76-039 V KM 70,400 CESTY I/76

V km 70.399 750 sa nachádza existujúci most s evidenčným číslom 76-039. Most premostuje prírodný žľab, ktorého úlohou je odvodniť územie v prípade príválových dažďov. Na odvodnenie územia však postačuje priepust. Existencia súčasného mosta teda nie je opodstatnená a preto bude kompletne zdemolovaný a nahradený novým rámovým priepustom s krídlami na vtokovej a výtokovej strane SO 201-00. Pravá rímsa priepustu plynulo nadväzuje pred a za priepustom na rímsu nového oporného múru (SO 210-00).

Navrhnutý bol železobetónový prefabrikovaný rámový priepust so železobetónovými monolitickými krídlami na vtokovej a výtokovej strane, na ktorých sú osadené rímso so zvodidlami. Krídla priepustu svojím tvarom kopírujú smerové a výškové vedenie novo navrhutej modernizácie cesty I/76 (SO 103-00).

Samotný železobetónový prefabrikovaný rámový priepust má vonkajšie rozmery v priečnom reze 2,1 m x 1,3 m. Vnútorne rozmery sú 1,7 m x 0,8 m. Vzhľadom na malú rezervu pre konštrukciu vozovky nad priepustom bolo potrebné priepust zapustiť 0,2 m do zeme a na vykompenzovanie výšky dna bolo potrebné dno vydláždiť kamennou dlažbou hr. 0,1 m do betónového lôžka hr. 0,1 m. Tým sa vnútorné rozmery a teda aj samotný prietokový profil zmenšil na rozmery 1,7 m x 0,6 m. Prefabrikovaný priepust sa skladá z ôsmich dielcov pričom dĺžka každého z nich je 1,0 m. Dielce budú uložené na betónovú vrstvu, úložný prah hrúbky 0,2 m ktorý bude vystužený kari sieťou.

Vtok aj výtok priepustu je zapustený do železobetónových monolitických krídel dĺžky 9,9 m vrátane šírky priepustu. V priečnom reze predstavujú tieto krídla železobetónový uholníkový múr. Ľavé krídlo je vysoké 2,31 m a pravé 2,41 m. V mieste priepustu je päta krídla vľavo a vpravo rovnaká 1,4 m. Mimo priepustu je päta krídiel rozdielne dlhá. Dĺžka päty ľavého krídla je 2,0 m, pravého 3,7 m. Sklon hornej hrany päty je v oboch prípadoch 9%. Driek krídel je hrubý konštantne 0,6 m. Pod päťou krídla je vždy vrstva podkladného betónu hrúbky 0,15 m. Na krídlach sú osadené rímso šírky 0,8 m. Na ľavej rímse je umiestnené zábradľové mostné zvodidlo s úrovňou zachytenia H2. Na pravej rímse sa nachádza mostné zvodidlo s úrovňou zachytenia H3. Na krídlach boli navrhnuté celomonolitické železobetónové rímso šírky 0,80 m.



202-00 REKONŠTRUKCIA MOSTA 76-040 V KM 71,374 CESTY I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku.

Existujúci mostný objekt zabezpečuje prevedenie štátnej cesty I/76 ponad Tekovský potok. Most sa nachádza v intraviláne obce Hronský Beňadik, v km 71.374 cesty I/76. V súčasnosti sa na moste nachádzajú na oboch stranách kamenné rímso, ktorých povrch je poškodený. Na týchto rímsoch je osadené zábradlie. Takéto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlia budú nahradené zvodidlami a tomu prispôsobený aj nový tvar rímso na moste. Šírkové parametre komunikácie na moste ostali nezmenené.

Z dôvodu výmeny zvršku na moste, bolo potrebné pri modernizácii upraviť nosnú konštrukciu.

203-00 REKONŠTRUKCIA MOSTA 76-041 V KM 71,499 CESTY I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku

Most sa nachádza v intraviláne obce Hronský Beňadik, v km 71.499 cesty I/76. V súčasnosti sa na moste nachádzajú na oboch stranách rímsy, ktoré sú poškodené. Na týchto rímsach je osadené existujúce zábradlie. Takéto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlia budú nahradené zvodidlami a tomu prispôsobený aj nový tvar ríms na moste. Šírkové parametre komunikácie na moste ostali nezmenené.

Železobetónové opory majú miestami odpadnuté časti, záclony a výkvety. Spodná stavba bude sanovaná. Upravený bude tvar záverného múriku a krídiel mosta do požadovaného tvaru.

Z dôvodu výmeny zvršku na moste, bolo potrebné pri modernizácii upraviť nosnú konštrukciu.

204-00 REKONŠTRUKCIA MOSTA 76-042 V KM 71,742 CESTY I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku.

Most sa nachádza v intraviláne obce Hronský Beňadik, v km 71.742 cesty I/76. V súčasnosti sa na moste nachádzajú na oboch stranách rímsy s chodníkmi na ktorých je osadené len zábradlie. Na pravej rímse je ešte na moste o zábradlie uchytená aj dopravná značka. Takéto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlie bude nahradené zvodidlom a tomu prispôsobený aj nový tvar ríms na moste. Chodník bude iba na ľavej strane mosta a nadväzovať bude na chodník pred a za mostom. Šírkové parametre komunikácie na moste ostali nezmenené.

Z dôvodu výmeny zvršku na moste, bolo potrebné pri modernizácii upraviť nosnú konštrukciu.

210-00 ŽB KONŠTRUKCIA NA CESTE I/76 V KM 70,225 - 71,202

Novo navrhnutý oporný múr začína v km 70.225 120 a končí v km 71.201 800 cesty I/76. V km 70.399 750 sa nachádza existujúci most s evidenčným číslom 76-039 (SO 201-00). V rámci modernizácie bude most nahradený priepustom s krídlami na vtokovej a výtokovej strane dĺžky 9,90 m. Celková dĺžka múru je 969,6 m. Smerové vedenie cesty I/76 sa po modernizácii nemení a je v predmetnom úseku v súbehu s existujúcou železničnou traťou.

Nový oporný múr bol navrhnutý v rámci modernizácie ako železobetónový uholníkový múr.

211-00 OPORNÝ MÚR V KM 71,719 - 71,728 CESTY I/76, VPRAVO

Existujúci oporný múr sa nachádza v intraviláne obce Hronský Beňadik, v km 71.722 cesty I/76. Existujúci oporný múr je kamenný, resp. z kamenného obkladu.

V súčasnosti sa na rímse múru nachádza len zábradlie. Takéto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlie bude nahradené zvodidlom a tomu prispôsobený aj nový tvar ríms a úprava samotného múru. Šírkové parametre komunikácie ostali nezmenené.

Úprava oporného múru bola navrhnutá len na nevyhnutnej dĺžke, v mieste kde sa múr nachádza v bezprostrednej blízkosti cesty, zabezpečuje jej stabilitu a tvorí koryto Tekovského potoka. Celková dĺžka úpravy je 12,10 m.

601-00 VEREJNÉ OSVETLENIE V PSIAROCH

Verejné osvetlenie je navrhnuté z dôvodu bezpečnosti obyvateľov.

602-00 OSVETLENIE PRECHODOV PRE CHODCOV V HRONSKOM BEŇADIKU

Verejné osvetlenie je navrhnuté z dôvodu bezpečnosti obyvateľov.

801-00 ÚPRAVA CESTY III/1581 PO UKONČENÍ VÝSTAVBY

Dĺžka úseku je 7,17 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Veľká časť modernizácie cesty I/76 bude realizovaná s vylúčením verejnej dopravy zo staveniska. Obchádzková trasa bude vedná aj po ceste III/1581.

Po ukončení stavby a zrušenie obchádzkovej trasy po ceste III/1581 sa cesta uvedie do pôvodného stavu.

802-00 ÚPRAVA CESTY III/2521 PO UKONČENÍ VÝSTAVBY

Dĺžka úseku je 5,73 km.

Stavebný objekt je navrhnutý z dôvodu modernizácie cesty I/76. Veľká časť modernizácie cesty I/76 bude realizovaná s vylúčenom verejnej dopravy zo staveniska. Obchádzková trasa bude vedná aj po ceste III/2521.

Po ukončení stavby a zrušenie obchádzkovej trasy po ceste III/2521 sa cesta uvedie do pôvodného stavu. V súčasnosti je cesta po rekonštrukcii a nie je potrebná oprava pred modernizáciou cesty I/76.

III.2.2 Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Stavebné práce sa budú vykonané len v zábere samotného telesa cesty I/76. S novými zábermi pôdy navrhovanej zmeny sa nepočíta. Podľa vlastníctva a majetkovej správy je cesta I/76 vo vlastníctve štátu a správe SSC Bratislava.

S dočasným záberom pôdy je potrebné počítať pre stavebné dvory ako aj medzidepónia materiálu. Stavebné dvory sa budú zriaďovať etapovite podľa postupu výstavby. Projekt uvažuje, že na stavebné dvory bude použitý trvalý záber cesty I/76, prípadne po dohode s obcou Hronský Beňadik, bude možné využiť plochy vo vlastníctve obce. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností zhotoviteľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

Spotreba vody

Počas výstavby

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti.

Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientov v trase navrhovanej zmeny na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené zhotoviteľom stavby.

Počas prevádzky

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

Spotreba elektrickej energie

Počas výstavby

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

Elektrická energia počas prevádzky

V etape prevádzky bude elektrická energia (osvetlenie v Psiaroch a Hronskom Beňadiku) odoberaná zo súčasnej energetickej siete.

Ostatné surovinové zdroje

Počas výstavby

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asphalt, betón, oceľ a iné materiály. Predpokladané objemy hlavných surovín sú nasledovné:

betón/hydraulicky spevnený materiál: 13 930 m³

asfalty: 8 125 m³

štrkodrvina/štrkopiesok: 17 330 m³

oceľ: 575 t

Počas prevádzky

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

Požiadavky na dopravnú a inú infraštruktúru

Počas realizácie modernizácie cesty I/76 bude cestná premávka vedená po jestvujúcej cestnej sieti. Predpokladá sa, že stavba sa bude budovať po etapách a fázach. Jednotlivé kroky sa spresnia spolu s vybraným dodávateľom a vyhotoví sa tiež harmonogram prác.

Snahou je udržať v modernizovanom úseku obojsmernú premávku aj počas prebiehajúcich stavebných prác. Dva úseky (SO 101-00 a SO 103-00) sa budú realizovať počas dopravnej výluky. V tomto prípade sú navrhnuté obchádzky po cestách I/65, III/1581, III/2521.

Pre toto je riešenie sú spracované schémy použitia dočasného dopravného značenia. Použitie a výber vhodnej schémy je závislý od podrobného plánu organizácie výstavby konkrétneho zhotoviteľa stavby.

Nároky na pracovné sily

Počas výstavby

Práce na modernizácii cesty I/76 prispievajú k vytvoreniu pracovných príležitostí na úseku výstavby, ako priamych aj nepriamych dodávateľských činností. Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Iné nároky

Výrub drevín

Stavba si vyžiada na základe výsledkov *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa* výrub **828 kusov stromov a 361 m² kríkov**. Vypočítaná spoločenská hodnota inventarizovaných drevín je **175 586,20 €**

Inventarizované dreviny predstavujú cestnú zeleň a náletovú zeleň v ochrannom pásme cesty na ktorú sa **súhlas na výrub dreviny nevyžaduje** (§ 47, ods.4). Oprávnenie alebo povinnosť výrubu vyplýva z iných predpisov, v tomto prípade zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. Pre príslušný cestný správny orgán má vypočítaná spoločenská hodnota len informatívny charakter.

Zásah do biotopov európskeho a národného významu

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

III. 2. 3. Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Emisie z dopravy

Počas výstavby

Počas výstavby budú mechanizmy, ktoré budú realizovať stavebnú činnosť a prepravu materiálu, zdrojom znečistenia ovzdušia. Pôjde najmä o zvýšené množstva exhalátov a prachu v ovzduší. Tento vplyv bude dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah bude závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas prevádzky

Počas prevádzky cesty I/76 bude komunikácia zdrojom znečistenia tak, ako je tomu aj v súčasnosti. Navrhovaná zmena nespôsobí zmenu v intenzite dopravy. Vzhľadom na to, že navrhovateľ nepožadoval pre predmetnú stavbu spracovať emisnú štúdiu, môžeme len predpokladať na základe súčasnej dopravnej záťaže a dopravnej prognózy, že hygienické limity vyhodnocovaných škodlivých látok z dopravy po ceste I/76 (oxidy dusíka (NO_x), oxid dusičitý (NO₂), tuhé častice a polietavý prach (PM)) nebudú prekračované. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. Uvedené konštatovanie vychádza z porovnania s podobnou dopravnou záťažou na cestách I. triedy.

Zdroje hluku, vibrácií a žiarenia, tepla a zápachu

Hluk z dopravy

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz odstráneného materiálu z komunikácie a mostných objektov. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby.

Počas prevádzky

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí navrhovanej zmeny nebola vypracovaná hluková štúdia, nakoľko to navrhovateľ nezahrnul do požiadaviek pre vypracovanie predmetnej projektovej dokumentácie. Cesta I/76 prechádza zastavaným územím obce Hronský Beňadik a jej časti Psiare a predstavuje zdroj hluku pre okolitú zástavbu.

Modernizáciou cesty I/76 nedôjde k zmene smerového vedenia ani k rozšíreniu komunikácie. K minimálnej zmene výškového vedenia dôjde len v niektorých úsekoch trasy. Modernizácia cesty nespôsobí zmenu v intenzite dopravy a úroveň hlukovej záťaže na okolitú zástavbu sa prakticky nezmení.

Odpadové vody

Počas výstavby

Počas výstavby cesty môžu byť zrážkové vody znečistené pri prevádzke nákladných automobilov, stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby. K znečisteniu podzemnej vody môže dochádzať pri výkopových prácach, z čistenia spevnených plôch na stavebných dvoroch, z čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, z únikov ropných látok, z havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod.

Uvedené riziká je nevyhnutne eliminovať dôsledným dodržiavaním technologických a stavebných postupov a organizáciou práce.

Počas prevádzky

Dažďové vody budú odvádzané priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu, resp. rigolov, tak ako je to v súčasnosti. Najväčšie riziko znečistenia vôd môže nastať pri havárii cisternových kamiónov, ktorými sú dopravované tekuté horľavé látky na báze benzínu, petrolejov a nafty. Pri haváriách nákladov sú najnebezpečnejšie havárie s následným znečistením okolia. Na komunikácii môžu byť prepravované látky, ktoré v prípade havárie môžu spôsobiť znečistenie vôd :

- kvapalné horľavé látky, benzín, nafta (49%)
- chemické tekuté látky (22%)
- tekutý plyn v cisternách (13%)
- balené chemikálie (7%)
- plyn vo fľašiach (6%)
- asfalt (2,5%)
- výbušné a rádioaktívne látky (1,5%)

Početnosť týchto nehôd je na základe desaťročného pozorovania možno stanoviť ako jednu nehodu ročne na 100 km komunikácie (C.J. Jacques, 1980).

Odpady

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

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

Počas výstavby

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný materiál z búracích prác. Zhotoviteľ je povinný zmluvne zabezpečiť spôsob zneškodňovania odpadov vznikajúcich počas stavebných prác.

Jednotlivé predpokladané druhy odpadov, ktoré budú vznikať počas výstavby:

- zemina a kamenivo iné, než je uvedené v 17 05 05	č. odpadu 17 05 04 O	6 850 t
- výkopová zemina iná, ako uvedené v 17 05 05	č. odpadu 17 05 06 O	12 350 t
- vybúraný betón	č. odpadu 17 01 01 O	7 550 t
- vybúraný asfalt (bituménové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01)	č. odpadu 17 03 02 O	14 500 t
- železo a oceľ	č. odpadu 17 04 05 O	8 000 t
- drevo	č. odpadu 17 02 01 O	5 500 t

Vybúrané materiály sa zabudujú po recyklácii do ložných vrstiev vozovky. Prebytočné vybúrané hmoty sa odvezú na skládku, ktorú odsúhlasí objednávateľ do zahájenia stavby. V blízkom okolí sa nachádzajú nasledovné riadené skládky odpadu:

Waste Transport, a.s., Mochovce v Kalnej nad Hronom,
Tekovská ekologická, s.r.o., Nový Tekov č.133,
Technické služby mesta Zlaté Moravce, skládka odpadu v Zlatých Moravciach,

Zdroje žiarenia, tepla, zápachu, iné očakávané vplyvy

Prevádzkovaním činnosti nebude vznikať žiadne magnetické žiarenie ani fyzikálne polia; predmetná činnosť neobsahuje zdroje tepla a zápachu.

Iné vplyvy nie sú očakávané.

III.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Navrhovaná zmena „I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik (most ev.č. 76-037 a most ev.č. 76-039)“ je súčasťou už posúdenej navrhovanej činnosti „I/76 Kozárovce – most ev. č. 76-035“ na ktorú bolo vydané „Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní“ pod číslom: OU-ZC-OSZP-2019/000301-27.

Navrhovaná zmena nepredstavuje výstavbu novej komunikácie v území. Jedná sa o modernizáciu existujúcej cesty I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Z tohto dôvodu sú v území zabezpečené všetky väzby na okolitú cestnú sieť.

III.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

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

Vzhľadom na umiestnenie a rozsah zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú vplyvy presahujúce štátne hranice.

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

Posudzovaná lokalita navrhovanej zmeny sa nachádza v k.ú. obce Hronský Beňadik a v katastrálnom území Psiace, v okrese Žarnovica, v Banskobystrickom samosprávnom kraji. Územie sa rozkladá v nive Hrona na úpätí Štiavnických vrchov.

Geologická stavba

Neogén je reprezentovaný neovulkanickými horninami priľahlých vulkanických komplexov Pohronského Inovca a Štiavnických vrchov. Svahy Pohronského Inovca sú budované najmä tufmi a jemnozrnnými epiklastickými horninami, ktoré sú často striedané polohami jemnozrnných vulkanických brekcií s ojedinelými polohami tufitických pieskovcov.

Kvartér je budovaný fluviálnymi náplavami Hrona ležiacimi na neovulkanických komplexoch a dosahuje hrúbku 4,5-8 m. Po litologickej stránke je kvartérne súvrstvie v najvrchnejšej časti tvorené najmä ílovito-hlinitými a hlinito-piesčitými sedimentami s mocnosťou 1-2,7 m, pod ktorými sa nachádzajú piesčité a vo vrchných polohách miestami zahlinené štrky v rozpätí 2-6,3 m.

Seizmicita územia

Zájmové územie patrí do oblasti s maximálne pozorovanou intenzitou zemetrasení nižšou ako 6° MCS. V rokoch 1850 – 1970 bola zemetrasná udalosť zaznamenaná v oblasti Žiaru nad Hronom. Seizmicky aktívna je najmä oblasť Banskej Štiavnice.

Geomorfologické pomery

Dotknuté územie sa nachádza na rozhraní Podunajskej nížiny a Štiavnických vrchov v blízkosti rieky Hron pri Slovenskej bráne. Mesto leží v Hronskej nive Podunajskej pahorkatiny. Leží tesne pri juhozápadnom úpätí Štiavnických vrchov v mieste, kde Hron opúšťa zúženinu Slovenskej brány.

Štiavnické vrchy sú geomorfologickým celkom na Slovensku ako súčasť subprovincie Vnútorne Západné Karpaty a oblasti Slovenské stredohorie. Najvyšším vrchom je Sitno (1 009,2 m n. m.). Pohorie sa člení na 4 podcelky, ktoré zahŕňajú 7 častí.

Slovenská brána je geomorfologický útvar vytvorený riekou Hron. Predstavuje geomorfologickú časť Hodrušskej hornatiny, podcelku Štiavnických vrchov. Poloha je pripisovaná všetkým útvarom od Tekovskej Breznice až po Tlmače.

Klimatické pomery

Záujmové územie leží v mierne teplej klimatickej oblasti, okrsku mierne teplom a mierne vlhkom. Z hľadiska klimaticko-geografických typov patrí územie do typu horskej klímy s malou inverziou teplôt, s vlhkosťou až veľmi vlhkou klímou.

Priemerná ročná teplota presahuje 9°C. Ročné úhrnné množstvo zrážok sa pohybuje okolo 600 mm. Vysoký počet dní s bezvetrím odpovedá terénnej konfigurácii. Nedostatok prevetrávania spolu s výskytom inverzií vytvárajú nepriaznivé rozptylové podmienky, čo vplyva aj na častejšiu zhoršenú kvalitu ovzdušia.

Povrchové vody

Územie je odvodňované riekou Hron a jej prítokmi. Hron má nerozvinutú perovitú riečnu sústavu, jeho prítoky sú väčšinou konvexné, krátke a jednoduché. Prítoky zo Štiavnických vrchov sú ľavostrannými a prítoky z Pohronskeho Inovca pravostrannými prítokmi Hrona. Malým pravostanným prítokom v dotknutom území je tok Klíč ústiaci do Hrona v blízkosti rýchlostnej cesty R1.

Pre povodie je charakteristický dažďovo-snehový režim odtoku s akumuláciou v decembri až februári a vysokou vodnatosťou v marci až apríli. Minimálne prietoky bývajú v septembri. Na ročnom chode prietokov má vplyv manipulácia na vodných nádržiach Hriňová a Môťová na Slatine.

Podzemné vody

Územie patrí do oblasti s vyrovnanou vodnou bilanciou. Podzemné vody sú dopĺňané striedavo podzemnými vodami zo susedných pohorí, z riek v kotlinách a zo zrážok.

Zvodnený kolektor tvorený štrkovo-piesčitými sedimentami je prekrytý náplavovými hlinami. Hrúbka zvodnenej vrstvy je od 2 do 5 m. Hladina podzemnej vody je prevažne voľná, len za vysokých stavov v rieke Hron dochádza k jej čiastočnému napätiu, ktoré je spôsobené litologickými pomermi. Smer prúdenia podzemných vôd je zo SZ - JV, v južnej časti zo S-J.

Termálne a minerálne pramene

Na dotknutej lokalite ani v jej okolí sa nevyskytujú žiadne významné termálne ani minerálne pramene.

Vodohospodársky chránené územia

Predmetná stavba nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO). Priamo v dotknutom území sa nenachádza žiadne vodohospodársky významné územie.

Pôdne pomery

Z pôdných druhov prevažujú pôdy hlinité a piesočnato-hlinité. Z pôdných typov nachádzame v území zastúpené prevažne fluvizeme modálne a fluvizeme kultizemné. Pôdy sú stredne až slabo humózne, PH slabo kyslá. Pôdotvorným substrátom sú nevápenaté nivné uloženiny.

Z hľadiska bonity sa tu nachádzajú rôzne kvality pôdy a to od produkčných poľnohospodárskych pôd v katastri Psiare až po stredne produkčné poľnohospodárske pôdy.

Flóra

Podľa fyto geografického členenia územia SR (Futák in Atlas SSR 1980) je zámer lokalizovaný do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu predkarpatskej flóry (*Praecarpaticum*), okresu Slovenské stredohorie, a to na hranici dvoch podokresov Pohronský Inovec - Štiavnické vrchy. Nadmorskou výškou 183 až 189 m n. m. spadá lokalita do nížinného stupňa.

Podľa potenciálnej prirodzenej vegetácie (Michalko a kol.,1986) pôvodnú vegetáciu na aluviálnej nive Hrona tvorili nížinné dubovo-brestovo-jeseňové lužné lesy zväzu *Ulmenion* (tvrdý lužný les). Ich hlavným ekologickým faktorom sú krátke záplavy, pri vysokých vodných stavoch, spravidla na jar.

Dnes pôvodnú vegetáciu aluviálnej nivy v dotknutom území zastupujú už len líniové vrbovo-topoľové a jeľšové brehové porasty Hrona.

Charakteristika dotknutých biotopov

Terénnym prieskumom v miestach budovania mostných objektov neboli identifikované biotopy európskeho a národného významu. Vyskytujú sa tu porasty invázných neofytov, ktoré sa považujú za nepôvodné rastlinné druhy a ktoré sa dynamicky šíria. Medzi najfrekventovanejšie patrí pohánkovec japonský (*Fallopia japonica* ježatec laločnatý (*Echinocystis lobata*), zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*) a zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*). Z nepôvodných druhov drevín sa tu vyskytuje agát biely (*Robinia pseudoacacia*) a javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*).

Fauna

Výskyt fauny je okrem geografických podmienok ovplyvnený vo veľkej miere človekom a jeho zásahmi do prírody. Vzhľadom na konfiguráciu terénu, je súčasná fauna výrazne rôznorodá. V širšom riešenom území sa uplatňujú druhy od typicky nížinných až po pahorkatinné, s prevahou typicky teplomilných prvkov.

V území sa uplatňujú nasledovné zoocenózy:

- hydrických biotopov tečúcich vôd (ekosystémy Hrona, potoka a ich miestnych prítokov a priľahlých recipientov),
- hydrických biotopov stojatých vôd (periodické vody, mláky, prirodzené i umelé depresie rôzneho charakteru a typu),
- lúčnych biotopov a poľnohospodárskej pôdy (polo prirodzené lúky, pasienky, kosené lúky, ruderálne spoločenstvá, orná pôda – poľnohospodárske monokultúry),
- nelesnej stromovej a krovinnej vegetácie (brehové porasty, remízky, medze a kroviny, líniová vegetácia rôzneho typu, záhrady),
- lesných ekosystémov (lesy, menšie lesíky),
- ľudských sídiel (budovy, parky, záhrady, ruderálne spoločenstvá).

Významné migračné koridory živočíchov

Z hľadiska pohybu živočíchov sú najvýznamnejšími biokoridormi najmä údolia, nivy vodných tokov planárneho a kolínneho (podhorského stupňa). V dotknutom území je to rieka Hron s aluviálnym územím. Hron je hydricko-terestrickým biokoridorom nadregionálneho významu pre viaceré migrujúce druhy rýb a vtáctva, a tiež pre dlhodobé šírenie suchomilných a teplomilných druhov medzi karpatskou a panónskou oblasťou. Pre terestrické živočíšstvo a rastlinstvo plní rieka Hron funkciu regionálneho biokoridoru.

Funkciu lokálneho významu plní vodný tok Tekovský potok.

Krajina

Krajinnú scenériu údolia Hrona v dotknutom území vytvára aluviálna niva s prevahou poľnohospodársky využívanou pôdou. Územie je z juhovýchodu ohraničené lesným porastom pohoria Štiavnických vrchov a zo severozápadu lesmi Pohronského Inovca. Charakter územia

výrazne ovplyvňuje poľnohospodárske využívanie v nive Hrona a významné líniove prvky dopravnej infraštruktúry a to rýchlostná cesta R1 a železničná trať.

Súčasná krajinná štruktúra má nasledovnú štruktúru:

- orná pôda 36,40%
- vinice 8,84%
- záhrady 5,36%
- trvalý trávny porast 21,43%
- lesy 6,69%
- vodné plochy 5,55%
- zastavané plochy 12,38%
- ostatné plochy 3,30%

Z hľadiska geoekologických krajinných jednotiek patrí územie do prírodného krajinného typu mierne teplého vrchovinového pohoria s hnedými pôdami a rendzinami s dubovhrabinou až bučinou. Nachádzajú sa tu vrchoviny a plošinné vrchoviny na vulkanickom substráte, kde s hnedými nasýtenými pôdami vytvárajú vhodný podklad pre dubohrabinovú a dubovú bučinu. V súčasnej krajine dlhodobým vývojom a vplyvom človeka môžeme zaradiť lokalitu do priemyslovo - technizovanej krajiny a krajiny prechodného sídelného typu.

Chránené územia a ochranné pásma podľa osobitných predpisov

Podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny navrhovaná zmena nezasahuje do osobitne chránených častí prírody a krajiny podľa uvedeného zákona (veľkoplošné a maloplošné chránené územia a navrhované a vyhlásené chránené vtáčie územia a územia európskeho významu). Stavba je situovaná v území, v ktorom platí podľa uvedeného zákona I. stupeň územnej ochrany.

Z veľkoplošných chránených území podľa zákona 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa v širšom území navrhovanej činnosti nachádza Chránená krajinná oblasť Štiavnické vrchy s rozlohou 77 630 ha, na ktorom platí 2. stupeň ochrany. Súčasťou CHKO Štiavnické vrchy je aj územie európskeho významu SKÚEV0263 Hodrušská hornatina o rozlohe 10 267,74 ha.

Okraj lesa, ktorý z východnej strany ohraničuje obec, tvorí hranicu s CHKO Štiavnické vrchy. Jedná sa o východnú až juhovýchodnú hranicu týchto katastrálnych území a kopíruje túto hranicu CHKO Štiavnické vrchy a SKÚEV 0263 Hodrušská hornatina a zároveň tu hraničí aj s prírodnou rezerváciou (PR) Krivín, ktorá sa nachádza južne od obce Psiare (mimo územia okresu Žarnovica). V k.ú. obce Hronský Beňadik, tesne za hranicou zastavaného územia, v lokalite Vartička sa nachádza chránený strom Beňadická lipa. V severnej časti k. ú. Hronský Beňadik sa nachádza Prírodná rezervácia (PR) Klíča, ktorej ochrana bola vyhl. KÚŽP v Banskej Bystrici č.7/20011 zrušená od 1.1.2012.

V blízkosti stavby je územie európskeho významu SKÚEV Stredný tok Hrona, ktorý preteká kat. územím Hronský Beňadik. Predmetom ochrany je biotop 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy. K druhom ktoré predmetom ochrany patria: hlavátka podunajská - *Hucho hucho*, hrúz Kesslerov - *Gobio kessleri*, hrúz Vladykov – *Gobio albipinnatus*, hrúz vladykov (bieloplutvý) - *Gobio albipinnatus*, lopatka dúhová - *Rhodeus sericeus amarus*, mrena karpatská - *Bargus meridionalis*.

Chránené stromy

V Hronskom Beňadiku sa nachádza chránený strom lipa malolistá *Tilia cordata*, s obvodom kmeňa 350 cm, výškou 22 m a odhadovaný vek je 200 rokov. Lipa sa nachádza v lokalite "Vartička"-250 m JZ od kláštora v Hronskom Beňadiku. Stavba nezasahuje do územia chráneného stromu.

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Podľa „Regionálneho ÚSES okres Žiar n/Hronom“ (Ekotrust, 1992) rieka Hron s aluviálnym územím je hydricko-terestrickým biokoridorom nadregionálneho významu pre viaceré migrujúce druhy rýb a vtáctva, a tiež pre dlhodobé šírenie suchomilných a teplomilných druhov

medzi karpatskou a panónskou oblasťou. Zároveň plní aj funkciu regionálneho biokoridoru pre pozemné živočíšstvo a rastlinstvo.

Rieka Hron je v porovnaní s ostatnými riekami na Slovensku nadpriemerne zachovaná v prírodnej forme s vysokým stupňom zachovalosti biotopov.

V širšom území sa nachádza biocentrum regionálneho významu Klíč (rozloha 50 ha) na lesných svahoch masívu Klíča. Lokálnym biocentrom miestneho významu pre migrujúcu lesnú a poľnú zver je bývalý lužný komplex Remiatka na pravom brehu Hrona.

Lokálne biocentrá pre vtáctvo predstavujú ostrovček na Hrone a biotop PB2 (Remiatka) s charakterom lužného lesa. Lokálne biokoridory: Pozdĺž oboch brehov Hrona (mimo brehových porastov alebo aj v nich) vedú pozdĺžne koridory zveri.

Obyvateľstvo

Hronský Beňadik, ktorého súčasťou je aj dedinka Psiare, patrí do okresu Žarnovica. Okres Žarnovica je jeden z najmenších okresov čo do rozlohy a počtu obyvateľstva. Má rozlohu 426 km² s hustotou obyvateľstva 65,2 obyvateľov na km². Katastrálne územie Hronského Beňadiku má plochu 923 ha. Počet obyvateľov v obci k 31.12.2019 bol 1 144.

Kultúrne a historické pamiatky

Najvýznamnejšou kultúrohistorickou pamiatkou je Benediktínsky kláštor v Hronskom Beňadiku. Tvorí ho súbor opevnených sakrálnych stavieb. Je postavený na južných výbežkoch Pohronského Inovca v údolí rieky Hron. Kláštor bol 15. mája 1965 vyhlásený za kultúrnu pamiatku, v roku 1970 za národnú kultúrnu pamiatku a v roku 2011 za jeden zo siedmich divov Banskobystrického samosprávneho kraja. Priamo na dotknutej lokalite sa žiadne kultúrohistorické pamiatky nenachádzajú. Územie nie je súčasťou pamiatkovej rezervácie, pamiatkovej zóny, ani ich ochranného pásma.

Znečistenie ovzdušia

Najväčším znečisťovateľom ovzdušia v k.ú. Hronský Beňadik je automobilová doprava na rýchlostnej komunikácii R1. Ďalším zdrojom znečistenia ovzdušia je automobilová doprava na ceste I/76, na ktorej však nie je doprava veľmi frekventovaná. Nezanedbateľným zdrojom znečistenia je aj imisná záťaž z vykurovania rodinných domov tuhým palivom. Podiel vykurovania pevným palivom v individuálnych zdrojoch na Slovensku každoročne stúpa.

Znečistenie vôd

V sledovanom úseku nie je kvalita vody v Hrone vyhodnocovaná. Priamo v záujmovom úseku nad profilom MVE nie je Hron znečisťovaný koncentrovanými odpadovými vodami. Znečistenie sem prichádza z vyššie položených úsekov Hrona (Zvolen, Banská Bystrica, Slovenská Ľupča, Detva...). V úseku od Žiaru nad Hronom sú to závody ZSNP a.s. Žiar nad Hronom, Pohronské strojárne a.s. Hliník nad Hronom, závod na spracovanie minerálnych vlákien Izomat a.s. Nová Baňa a odpadové vody Oblasť Zálužianskej pahorkatiny je z hľadiska znečistenia povrchových a podzemných vôd málo ovplyvnená. Širšie hodnotené územie sa využíva na poľnohospodárske účely. Významným činiteľom je aj odvádzanie splaškových a priemyselných odpadových vôd.

Predmetné územie je bez výrazných znakov znečistenia povrchových ako aj podzemných vôd. V smere po toku sa znečistenie vplyvom samočistiacich procesov postupne zmierňuje.

Zdravotný stav obyvateľstva

Jedným z ukazovateľov zdravotného stavu populácie je úmrtnosť a priemerný vek zomretých. Úmrtnosť (mortalita) je jedným z determinantov určujúcich dynamiku populácie. Predstavuje výskyt úmrtí v danej populácii sledovaný ako hromadný demografický jav. Z hľadiska demografických faktorov je najvýraznejšie ovplyvňovaná vekom, pohlavím, rodinným stavom, vzdelaním. Ďalšími faktormi, ovplyvňujúcimi proces úmrtnosti, sú geografická poloha obývaného územia, životné prostredie, kvalita a dostupnosť lekárskej starostlivosti, životný

štýl, zamestnanie, ekonomická situácia, atď. Sledovanie úmrtnosti poskytuje dôležité informácie o zdravotnom stave populácie, je nepostrádateľné pre demografické, štatistické a epidemiologické sledovania a poskytuje podklady pre rozhodovacie procesy v zdravotníctve ale aj v celej spoločnosti. Úmrtnosť je ukazovateľ počtu zomretých na 1 000 obyvateľov stredného stavu za určité časové obdobie na danom území.

V okrese Žarnovica bola úmrtnosť k 31.12.2013 11,66/1000 obyvateľov. Priemerný vek zomretých v okrese Žarnovica bol – 73,26 rokov, u mužov 69,89 rokov a u žien 76,86 rokov.

Územnoplánovacia dokumentácia

Hronský Beňadik, podľa počtu obyvateľov, v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (ďalej len Stavebný zákon) v znení neskorších predpisov nepodlieha povinnému spracovaniu územnoplánovacej dokumentácie. Riadi sa dokumentmi vyššieho územného celku Banská Bystrica, ktorý má schválený územný plán Veľkého územného celku a podľa Nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 263/1998 Z.z. ktoré nadobudlo účinnosť 18. augusta 1998, taktiež priebežne realizované zmeny a doplnky 2004, ktoré boli schválené a Všeobecne záväzné nariadenie Banskobystrického samosprávneho kraja č. 4/2004 nadobudlo účinnosť 21. januára 2005.

Ďalej boli schválené zmeny a doplnky č.1/2007 a zmeny a doplnky 2009. Poslednými aktuálnymi zmenami sú Zmeny a doplnky 2014. Tento dokument bol schválený Uznesením Zastupiteľstva Banskobystrického samosprávneho kraja číslo 84/2014 zo dňa 5. decembra 2014, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením BBSK č. 27/2014 z 5. decembra 2014. Preto v zmysle § 8, ods.3 zákona č.50/1978 Zb., v znení neskorších predpisov, všetky odvetvové koncepcie musia byť v súlade so záväznými časťami vyššej územnoplánovacej dokumentácie.

Jediným rozvojovým dokumentom obce je spracovaný Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce pre roky 2015 – 2020. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce, akceptovať dokumenty vyššieho stupňa a je kvalitným rozvojovým dokumentom pre obdobie rokov 2015-2020.

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

Vplyvy na horninové prostredie

Stavebná činnosť v súvislosti s navrhovanou zmenou nebude mať vplyv na horninové prostredie a jeho stabilitu, nakoľko stavebná činnosť bude realizovaná v koridore súčasnej cesty. Zásah do horninového prostredia možno očakávať pri výstavbe objektoch:

011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209, ktorý bude následne nahradený novým priepustom DN 1000 so spätnou klapkou, aby nedochádzalo k zaplavovaniu okolitého územia.

201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76

Most bude kompletne zdemolovaný a nahradený novým rámovým priepustom.

Pri demolácii a zemných prácach počas výstavby týchto objektoch môže dôjsť k znečisteniu horninového prostredia únikom ropných látok zo stavebných mechanizmov. Dôslednou organizáciou práce a používaním kvalitného vozového parku je možné uvedené riziko eliminovať.

Počas prevádzky na ceste I/76 sa vplyv na horninové prostredie neočakáva. Rizikom sú len kolízie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Vplyvy na ovzdušie

V období výstavby sa bude prejavovať negatívne vplyvy na ovzdušie znečistením exhalátmi zo stavebných strojov a prašnosťou a to v priestore stavby a pozdĺž príjazdových ciest. Tento vplyv vzhľadom na rozsah stavebných prác a lokalizáciu nebude mať významný vplyv na celkovú kvalitu ovzdušia.

Prevádzka na ceste I/76 bude pôsobiť 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 VI, ktorý bude znamenať 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 I/76 nemali v budúcnosti narastať.

Navrhovanou zmenou technického riešenia cesty I/76 sa vplyv na ovzdušie v porovnaní so súčasným stavom nezmení.

Vplyvy na povrchové vody

Navrhovaná zmena si nevyžiada preložky vodných tokov alebo ich úpravy. Cesta premostňuje vodný tok Tekovský potok 3-mi mostnými objektami 202, 203 a 204 na ktorých sa vykoná rekonštrukcia mosta bez zásahu do vodného toku. K znečisteniu povrchových vôd môže dôjsť v etape výstavby pri havarijnom úniku látok, ktoré sú škodlivé vodám a pri poruchách alebo haváriách mechanizácie. Eliminácia týchto vplyvov sa dosiahne prísnu disciplínou pri manipulácii a skladovaní ropných látok.

Počas prevádzky bude odvodnenie vozovky cesty zabezpečené priečnym pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Spôsob odvodnenia sa oproti súčasnému stavu nemení.

V zimnom období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty celkovej mineralizácie, obsahu mangánu, železa a chloridov. Jedná sa vždy len o krátkodobý vplyv.

Havárie

Havária môže nastať pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím PHM z nádrže vozidla. V prípade havarijnej situácie sa bude postupovať v zmysle vypracovaného havarijného plánu.

Vplyvy na podzemné vody

Stavba neprechádza cez chránené územia podzemných vôd. Počas výstavby a prevádzky môže dôjsť k ohrozeniu kvality podzemných vôd len v dôsledku vzniku havarijných situácií.

Vplyv na pôdu

Výstavbou navrhovanej zmeny nedôjde k záberu poľnohospodárskej ani lesnej pôdy.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd v bezprostrednom okolí cesty. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových splodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd.

Vplyv na flóru, faunu a ich biotopy

Navrhovaná zmena je lokalizovaná v extraviláne (3,1 km) a aj v intraviláne obce Hronský Beňadik a časti Psiare (2,7 km). Extravilánová čas komunikácie vo voľnej krajine je s súbehom so železničnou traťou. Vegetácia týchto úsekov je výrazne poznamenaná antropogénnou činnosťou človeka. Terénnym prieskumom neboli v blízkosti komunikácie identifikované

žiadne hodnotné alebo chránené biotopy. V trase stavby bola vykonaná podrobná inventarizácia drevín, ktorých výrub si stavba vyžiada. V prevažne časti sa jedná o sprievodnú líniovú zeleň cesty I/76 s prevahou jabloní, ktoré sú už za optimom svojho vývoja a mnohé sú značne poškodené alebo aj odumreté. V sprievodnej zeleni sa vyskytuje aj orech kráľovský – *Juglans regia* a dreviny z náletov ako javor poľný – *Acer campestre*, jelša lepkavá – *Alnus glutinosa*, javor jaseňolistý – *Acer negundo*, agát biely – *Robinia pseudoacacia*, jaseň štíhly – *Fraxinus excelsior*, brest väzový – *Ulmus laevis*, topoľ čierny – *Populus nigra* a čerešňa vtáčia – *Cerassus avium*. Z kríkov má prevahu šípka obyčajná – *Rosa canina* a inventarizované boli aj druhy bršlen európsky – *Euonymus europaeus* a baza čierna – *Sambucus nigra*.

Celkovo je potrebné vyrúbať **828 kusov stromov** (v týchto počtoch sú zarátané aj mladé stromčeky s obvodom kmeňa od 11cm, ako aj nálety drevín ktorých výška bola do 2m) a **361 m² kríkov**.

V blízkosti stavby v obci Hronský Beňadik bol inventarizovaný strom **46. lipa malolistá – Tilia cordata** v km 73,80, ktorý predstavuje esteticky a krajinársky hodnotný strom, a je potrebné ho zachovať a chrániť počas stavebných prác.

Vypočítaná spoločenská hodnota inventarizovaných drevín je **175 586,20€** Inventarizované dreviny predstavujú cestnú zeleň a náletovú zeleň v ochrannom pásme cesty na ktorú sa **súhlas na výrub dreviny nevyžaduje** (§ 47, ods.4). Oprávnenie alebo povinnosť výrubu vyplýva z iných predpisov, v tomto prípade zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. Pre príslušný cestný správny orgán má vypočítaná spoločenská hodnota len informatívny charakter.

Vážnym negatívnym vplyvom po ukončení stavebnej činnosti je nekontrolovateľné šírenie invázných a expanzívne sa šíriacich druhov rastlín po okraji komunikácie. Na elimináciu tohto javu je potrebné kosenia invázných rastlín ešte v počiatočných štádiách ich výskytu.

Vplyv na faunu bude citeľný hlavne v etape výstavby, keď hluk zo stavebnej činnosti bude mať rušivý vplyv na živočíšstvo. Vplyv na migráciu zveri modernizáciou cesty I/76 sa nezmení. Zmena v intenzite dopravy sa nepredpokladá a rekonštrukcia objektov nespôsobí obmedzenia, ktoré by mali negatívny vplyv na migráciu.

Vplyv výstavby objektov:

011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209, a 201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76, taktiež nebude predstavovať významný vplyv na flóru a faunu. V okolí objektov sa vyskytuje invázný druh pohánkovec Japonský – *Fallopia japonica* a nálety krovitej vrbky a javora poľného. Náhradou mostného objektu za rámový priepust (201-00) sa vytvorí optimálne podmienky pre lokálnu migráciu drobných živočíchov k rieke Hron.

Vplyv na krajinu, scenériu a využívanie zeme

Výstavbou nedôjde k novým záberom pôdy a k zmene využívania zeme, nakoľko sa bude realizovať len na pozemkoch SSC. Výškové vedenie trasy sa nemení.

Realizácia navrhovanej zmeny nebude mať vplyv na krajinu, scenériu a využívanie zeme.

Vplyv na chránené územia a ÚSES

Stavba je situovaná v území s I. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a nezasahuje do sústavy chránených území Natura 2000.

Najbližšie k stavbe sú PR Krivín – 240 m, SKUEV0263 Hodrušská hornatina – 200 m a SKUEV0947 Stredný tok Hrona – 555 m.

Samotná výstavba ako aj prevádzka modernizácie cesty I/76 nebudú mať významný negatívny vplyv na chránené územia. Vplyv rekonštrukcia objektov 011-00 a 201-00 vzhľadom na stavebný rozsah ako aj lokalizáciu nebudú mať žiadny vplyv na chránené územia.

Navrhovaná zmena bude bariérou pri migrácii terestrických živočíchov ale aj vtákov. Tento vplyv však bude identický so súčasným stavom, nakoľko poloha a dopravná záťaž sa realizáciou stavby nezmenia. Vplyv na bariéry pri migrácii zveri je mierne negatívny.

Vplyv na kultúrne a historické pamiatky

Trasa navrhovanej stavby nie je v kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF).

Vplyv na obyvateľstvo

Navrhovaná zmena je situovaná v k.ú. Psiare a k.ú. Hronský Beňadik a zároveň aj prechádza ich zastavaným územím. Doprava ktorá prechádza po ceste I/76 je už v súčasnosti zdrojom hluku a imisnej záťaže, ktorá má vplyv na kvalitu životného prostredia obyvateľov bývajúcich v blízkosti navrhovanej zmeny.

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv môže byť zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, eliminovaním prašnosti čistením a kropením a vylúčením stavebných prác vo večerných hodinách a v dňoch pracovného voľna. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas prevádzky

Vplyv prevádzky cesty I/76 sa oproti súčasnému prakticky nezmení. Negatívne bude vplávať na obyvateľov:

- znečistenie ovzdušia z dopravy,
- hluková záťaž spôsobená prejazdom automobilov,
- vizuálna a fyzická bariéra komunikácie,
- riziko dopravných nehôd.

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhovaná zmena bude zdrojom znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže podobne ako je v súčasnosti cesta I/76. Modernizácia cesty nebude mať vplyv na zmenu intenzity dopravy, a produkcia exhalátov a hluková záťaž bude porovnateľná so súčasným stavom.

Navrhovateľ pre predmetnú stavbu nepožadoval spracovať exhalačnú ani hlukovú štúdiu. Posúdenie negatívnych vplyvom bude preto vykonané na základe porovnania s podobnými stavbami realizovanými pri rekonštrukciách a modernizáciách ciest I. a II. triedy.

Na základe súčasnej dopravnej záťaže a dopravnej prognózy, môžeme konštatovať, že hygienické limity vyhodnocovaných škodlivých látok z dopravy po ceste I/76 (oxidy dusíka (NO_x), oxid dusičitý (NO₂), tuhé častice a polietavý prach (PM)) nebudú prekračované. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Cesta I/76 prechádza zastavaným územím obce Hronský Beňadik a jej časti Psiare a predstavuje zdroj hluku pre okolitú zástavbu. Navrhovanou zmenou nedôjde k zmene smerového vedenia ani k rozšíreniu komunikácie. Výškové vedenie stavby sa zmení minimálne. Modernizácia cesty nespôsobí zmenu v intenzite dopravy a úroveň hlukovej záťaže na okolitú zástavbu sa prakticky nezmení.

Vplyv výstavby objektov 011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209, a 201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76 nebude mať vplyv na zdravie obyvateľov.

Priaznivý vplyv na obyvateľov bude mať zvýšenie bezpečnosti vybudovaním chodníkov v Psiaroch a v Hronskom Beňadiku a osvetlenia v miestach prechodov pre chodcov v Psiaroch a v Hronskom Beňadiku.

Zvýši sa aj bezpečnosť dopravy na ceste I/76 celkovou modernizáciou bezpečnostných zariadení (zvodidlá). bezpečnostné zariadenia.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

V.1 Základné údaje o navrhovateľovi

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
Slovenská správa ciest Investičná výstavby a správa ciest
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Identifikačné číslo

00003328

Sídlo

Skuteckého 32,
974 23 Banská Bystrica

V.2 Názov zmeny navrhovanej činnosti

I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik (most ev.č. 76-037 a most ev.č. 76-039)

V.3 Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti

Okres	:	Žarnovica,
Katastrálne územie	:	Hronský Beňadik, Psiare
Druh stavby	:	modernizácia
Kategória	:	C 9,5/70

V.4 Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti

Účelom modernizácie cesty I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik je odstránenie bodových nedostatkov na riešenom úseku z cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

Navrhovaná zmena začína za hranicou krajov Nitriansky - Banskobystrický a končí v MÚK Hronský Beňadik s rýchlostnou cestou R1. Celková dĺžka modernizovaného úseku je 5,88 km. V celom svojom úseku je cesta I/76 vedená súbežne so železničnou traťou 121A.

Podľa charakteru premávky sa jedná o cestu s neobmedzeným prístupom. Podľa vlastníctva a majetkovej správy je cesta I/76 vo vlastníctve štátu a správe SSC Bratislava.

Členenie stavby

010-00 Dočasná preložka autobusovej zastávky v Psiaroch

011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209

Počas vysokých vôd v rieke Hron dochádza k zaplavovaniu okolitého územia a obce Kozárovce cez tento mostný objekt. Most bude demolovaný nahradený novým priepustom DN 1000 so spätnou klapkou, aby nedochádzalo k zaplavovaniu. Priepust je súčasťou objektu SO 101-00.

101-00 Cesta I/76 KM 67,800 - 69,315

Celková dĺžka trasy je 1,515 km. V rámci modernizácie sa čiastočne upraví výškové vedenie cesty s cieľom zvýšenia odtoku vody v miestach s klopením vozovky a upraví sa podlažie pod vozovkou a modernizáciou prejdú aj bezpečnostné zariadenia.

102-00 Cesta I/76 KM 69,315-70,220

Celková dĺžka trasy je 0,905 km. Smerovo sa stavba nemení, výškové vedenie sa upraví v km 69,855 – 69,912. Vozovka bude vymenená v celej hrúbke v km 69,315 –

69,375 a v km 69,855 – 69,912. Vo zvyšnom úseku dôjde len k výmene krytu vozovky, vrátane vystuženia. Modernizáciou prejdú aj bezpečnostné zariadenia.

103-00 Cesta I/76 KM 70,220 - 71,270

Celková dĺžka trasy je 1,050 km. Z hľadiska smerového a výškového vedenia sa existujúci stav nemení. Dôvodom zmeny je zabezpečenie odvodnenie cesty, vzhľadom na potrebu osadenie betónových zvodidiel po ľavej strane cesty I/76 a odstránenie nulového sklonu. Celkovou modernizáciou prejdú aj bezpečnostné zariadenia.

104-00 Cesta I/76 KM 71,270 - 73,107

Celková dĺžka trasy je 1,837 km. Z hľadiska stavebno-technického bude vozovka vymenená v celej hrúbke len do vzdialenosti 10 m od kraja mostov: 076-40, 076-41 a 076-42. Vo zvyšnom úseku dôjde len k výmene krytu vozovky, vrátane vystuženia. Celkovou modernizáciou prejdú bezpečnostné zariadenia.

105-00 Cesta I/76 KM 73,107 - 73,680

Celková dĺžka trasy je 0,573 km. Trasa cesty sa zo súčasnej šírky 6 – 7 m rozšíri na kategóriu C 9,5/70. Na celom úseku bude vymenený kryt vozovky, vrátane vystuženia. Celkovou modernizáciou prejdú bezpečnostné zariadenia.

110-00 Chodníky popri ceste I/76 v Psiaroch

Šírka chodníka 2,00 m, dĺžka chodníka 238 m. Chodník je navrhnutý po oboch stranách cesty I/76. Chodník, vrátane prechodov pre chodcov budú osvetlené navrhovaným verejným osvetlením SO 601-00.

111-00 Chodníky popri ceste I/76 v Hronskom Beňadiku

Šírka chodníka 3,00 m, dĺžka chodníka 11 m. Z dôvodu presunu prechodu pre chodcov (SO 104-00), dôjde k výstavbe chodníka k prechodu pre chodcov po pravej strane cesty I/76. Po ľavej strane sa rozoberie časť dlažby na chodníku, zrealizuje sa rampa a osadí sa dlažba pre nevidiacich.

201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76

V km 70.399 750 sa nachádza existujúci most s evidenčným číslom 76-039. Most premostuje prírodný žľab, ktorého úlohou je odvodniť územie v prípade privalových dažďov. Na odvodnenie územia však postačuje priepust. Súčasný most bude preto zdemolovaný a nahradený novým rámovým priepustom.

202-00 Rekonštrukcia mosta 76-040 v km 71,374 cesty I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku. Most má nevyhovujúce riešenie podľa súčasných platných predpisov. Zábradlia budú nahradené zvodidlami a bude potrebné upraviť nosnú konštrukciu.

203-00 Rekonštrukcia mosta 76-041 v km 71,499 cesty I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku. Most má nevyhovujúce riešenie podľa súčasných platných predpisov. Zábradlia budú nahradené zvodidlami, bude potrebné upraviť nosnú konštrukciu a spodná stavba bude sanovaná.

204-00 Rekonštrukcia mosta 76-042 v km 71,742 cesty I/76

Most cez Tekovský potok v Hronskom Beňadiku. Most má nevyhovujúce riešenie podľa súčasných platných predpisov. Zábradlia budú nahradené zvodidlami a bude potrebné upraviť nosnú konštrukciu.

210-00 ŽB konštrukcia na ceste I/76 v km 70,225 - 71,202

Nový oporný múr bol navrhnutý v dĺžke 969,6m v rámci modernizácie ako železobetónový uholníkový múr.

211-00 Oporný múr v km 71,719 - 71,728 cesty I/76, vpravo

Existujúci oporný múr je kamenný, resp. z kamenného obkladu. Takéto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlie bude nahradené zvodidlom. Celková dĺžka úpravy je 12,10 m.

601-00 Verejné osvetlenie v Psiaroch

Verejné osvetlenie je navrhnuté z dôvodu bezpečnosti obyvateľov.

602-00 Osvetlenie prechodov pre chodcov v Hronskom Beňadiku

Verejné osvetlenie je navrhnuté z dôvodu bezpečnosti obyvateľov.

801-00 Úprava cesty III/1581 po ukončení výstavby

Dĺžka úpravy je 7,17 km. Po ukončení stavby a zrušení obchádzkovej trasy po ceste III/1581 sa cesta uvedie do pôvodného stavu.

802-00 Úprava cesty III/2521 po ukončení výstavby

Dĺžka úpravy je 5,73 km. Po ukončení stavby a zrušení obchádzkovej trasy po ceste III/2521 sa cesta uvedie do pôvodného stavu.

V.5 Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

V oznámení o zmene boli identifikované vplyvy modernizácie cesty I/76, ktorej súčasťou sú aj objekty 011-00 Demolácia mosta 76-037 v km 68,209, a 201-00 Rekonštrukcia mosta 76-039 v km 70,400 cesty I/76.

Najzávažnejším negatívnym vplyvom navrhovanej zmeny bude vplyv na flóru, a to z titulu výrubu stromovej a kríkovej zelene v koridore stavby. Aj keď ide v prevažnej miere o prestarnuté ovocné stromoradie a náletové dreviny, vo voľnej krajine má táto líniová zeleň významnú krajinoekologickú funkciu.

Vplyvy na ostatné prírodné zložky životného prostredia ako horninové prostredie, ovzdušie, povrchové vody, podzemné vody a pôda sú minimálne až zanedbateľné.

Vplyvy na obyvateľstvo dotknutých sídel z pohľadu emisnej a hlukovej záťaže je porovnateľná so súčasným stavom, nakoľko zmena nebude mať vplyv na intenzitu dopravy.

Významným pozitívom navrhovanej zmeny bude zvýšenie bezpečnosti obyvateľov časti Psiare a Hronského Beňadika vybudovaním chodníkov, verejného osvetlenia a prechodov pre chodcov.

Významne sa zvýši aj bezpečnosť dopravy na ceste I/76 zlepšením technického stavu vozovky, vybudovaním bezpečnostných opatrení na ceste, ako aj na mostných objektoch.

ZÁVER

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva identifikované v *Oznámení o zmene navrhovanej činnosti „I/76 Hranica kraja – R1 Hronský Beňadik (most ev.č. 76-037 a most ev.č. 76-039)*, **nebudú predstavovať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo. Navrhovaná zmena prispeje k zvýšeniu bezpečnosti obyvateľov ako aj dopravy na ceste I/76.**

VI. PRÍLOHY

VI.1 Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Cesta I/76 nebola v minulosti posudzovaná.

VI.2 Mapové prílohy

Príloha č. 1 Situácia v M 1:25 000

VI.3 Dokumentácia pre realizáciu stavby /dokumentácia pre stavebné povolenie

Príloha č.2 DVD – Dokumentácia pre realizáciu stavby/dokumentácia pre stavebné povolenie

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Bratislava, apríl 2020

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Spracovateľ oznámenia : Ing. Peter Polák,
 ESP Consult, s.r.o.
 Vicenzy 2209/8A
 931 01 Šamorín
 IČO 46 092 404

.....

Ing. Ján Longa
Nová 542/69
900 23 Viničné
IČO 13 963 180

.....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa : Ing. Július Styk
 Slovenská správa ciest
 Investičná výstavby a správa ciest,
 Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

.....