

I/66 Brezno, obchvat – II.etapa, 2.úsek

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

Navrhovateľ:



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

Zhotoviteľ:



ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby, Slovenská 86, 080 01 Prešov

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
1.	NÁZOV	3
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	3
3.	SÍDLO	3
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	3
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	3
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	4
2.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU	4
2.2	POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	4
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	6
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH	7
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE	10
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	10
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	10
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	10
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	11
1.	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF	11
2.	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	12
3.	VPLYVY NA OVZDUŠIE	13
4.	VPLYVY NA VODNÉ POMERY	14
5.	VPLYVY NA PÔDU	14
6.	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	15
7.	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	16
8.	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	16
9.	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	16

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME	16
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIAHKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	17
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ	17
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	17
14. INÉ VPLYVY	17
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV	17
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	19
VI. PRÍLOHY	22
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA.....	22
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV.....	22
3. VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ	22
4. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	23
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	23
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	23

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 003 328

3. SÍDLO

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Roman Žembera – generálny riaditeľ SSC

Tel: 02 / 502 55 460

02 / 502 55 450

E-mail: roman.zembera@ssc.sk

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

Ing. Július Styk – námestník úseku investičnej prípravy

Tel: 048 / 43 43 242

E-mail: julius.styk@ssc.sk

Dalibor Senko – odborný zamestnanec úseku prípravy

Tel: 048 / 43 43 231

E-mail: dalibor.senko@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Banská Bystrica

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/66 Brezno, obchvat – II.etapa, 2.úsek

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický

Okres: Brezno

Katastrálne územie: Brezno

Parcely: príloha č.3

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Cesta I/66 tvorí jednu z nosných dopravných komunikácií v SR, kde od hraničného prechodu Šahy po Banskú Bystricu je súčasťou medzinárodného koridoru pod označením E77. Od Banskej Bystrice smerom na Brezno až po Poprad plní funkciu hlavnej dopravnej tepny pre severnú časť Banskobystrického kraja, na ktorú sa napájajú cesty ako I/72, II/529 a II/531.

Trasa cesty I/66 v súčasnosti vedie aj cez centrum mesta Brezno, čo prináša so sebou nepriaznivé vplyvy motorovej dopravy ako na obyvateľov, tak aj na možnosti rozvoja mesta. V priebehu trasy mestom cesta I/66 má križovatky so všetkými priečnymi komunikáciami. Prejavuje sa to vysokými intenzitami automobilovej dopravy na ulici Československej armády a na svetelne riadenej križovatke na Námestí M.R.Štefánika, kde sa nachádza svetelne riadená križovatka, ktorej priepustnosť už v súčasnosti spôsobuje vytváranie kolón a kongescií v centre mesta.

Cesta má aj úseky s nevyhovujúcim smerovým vedením, šírkovým usporiadaním a celkove nezodpovedá súčasnému trendu dopravy. So zvyšujúcou sa intenzitou dopravy negatívne vplýva na životné prostredie v centre mesta.

Výstavba obchvatu mesta Brezno je rozdelená na dve etapy a tri úseky. Predmetom riešenia tejto projektovej dokumentácie je II. etapa a v jej rámci 2.úsek.

Účelom stavby je dobudovanie preložky cesty I/66 východným obchvatom mesta Brezno. Výstavbou preložky cesty I/66 až celej II.etapy sa vylúči tranzitná doprava z centra mesta Brezno. V meste sa tým zvýši priepustnosť dopravy, zníži sa hluk, emisie a zvýši sa bezpečnosť cestnej premávky.

Hlavným cieľom vybudovania II.etapy 2.úseku, je odbremenenie centra mesta od tranzitnej, prevažne ťažkej nákladnej dopravy, ktorá smeruje cez mesto ďalej po ceste I/66.

Dôvodom vypracovania prílohy 8a - Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov je zmena technického riešenia stavby I/66 Brezno – obchvat. Zmena spočíva v odlišnom vedení trasy. Dôvodom zmeny vedenia trasy II.etapy, 2.úseku navrhovanej preložky cesty I/66 boli vysoké investičné náklady pôvodného návrhu (Technická štúdia z roku 2013).

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí štúdia realizovateľnosti, spracovaná firmou ESP Consult s.r.o. v septembri 2017.

II.etapa,2.úsek obchvatu mesta Brezno začína v stykovej úrovňovej križovatke Rohozná, odkiaľ prekládka cesty I/66 pokračuje smerom na sever do existujúcej križovatky ciest I/66 a III/2378. Novonavrhovaná trasa cesty I/66 obchádza mesto Brezno po východnej strane. Po dobudovaní tejto časti obchvatu, bude obchvat mesta Brezno ukončený.

Orientačné členenie stavby:

- 101 Cesta I/66, úsek styková úrovňová križovatka Rohozná - okružná križovatka Brezno-Zadné Halny
- 102 Úprava cesty III/2378 v okružnej križovatke Brezno-Zadné Halny
- 201 Most na ceste I/66 v km 31,870 nad údolím
- 202 Most na ceste I/66 v km 33,084 nad ŽSR a riekou Hron
- 203 (066/108) Most v okružnej križovatke Brezno-Zadné Halny nad potokom Vagnár
- 250 Zárubný múr v km 30,675-31,000 cesty I/66, vľavo
- 251 Zárubný múr v km 30,700-31,075 cesty I/66, vpravo
- 252 Zárubný múr v km 31,500-31,650 cesty I/66, vľavo
- 253 Zárubný múr v km 31,525-31,625 cesty I/66, vpravo
- 254 Zárubný múr v km 32,250-32,850 cesty I/66, vľavo
- 255 Oporný múr v km 32,975-33,025 cesty I/66, vpravo
- 350 Protihluková stena v km 32,800-32,880 cesty I/66, vpravo

Odvodnenie

Samotné odvodnenie bude realizované do lichobežníkových priekop vedených popri ceste. Cez priekopy bude voda vsakovať do podlažia. V pravidelných vzdialenostiach sa navrhujú objemovo väčšie vsakovacie jazierka, ktoré budú schopné zadržať prívalové dažde. Pred čistenie vôd v priekopách bude zabezpečené v zmysle (5) tabuľky A1a A2:

- Zatrávnenou humusovou vrstvou v ryhe – hrubé nečistoty (čiastočne), jemné nečistoty, ťažké kovy, uhlíkovodíky, organické látky, živiny,
- Piesková filtrácia – hrubé nečistoty(čiastočne), jemné nečistoty, ťažké kovy, organické látky, živiny ,
- Geotextília – hrubých nečistôt, jemných častí, ťažké kovy (čiastočne).

Samotné jazierka sa delia na dve časti. Prvá časť je biologická čistiareň. V tejto časti jazierka je stála hladina vody a sú v nej umiestnené rastliny vhodné pre vegetačné koreňové čistiarene odpadových vôd (napr. trst' obyčajná - *Phragmites australis*, chrastnica trst'ovníkovitá -*Phalaroides arundinacea*). Druhá časť jazierka je vsakovacia. Dno jazierka bude tvorené :

- Zatrávnenou humusovou vrstvou – hrubé nečistoty (čiastočne), jemné nečistoty, ťažké kovy, uhlíkovodíky, organické látky, živiny,
- Piesková filtrácia – hrubé nečistoty(čiastočne), jemné nečistoty, ťažké kovy, organické látky, živiny,
- Aktívnym čiernym uhlím fr. 1-2,5. Jedná sa o adsorpčný materiál schopný zachytiť - ťažké kovy a ich nerozpustných zlúčenín, uhľovodíky (ropné oleje, minerálne oleje), organické látky,
- Medzi jednotlivé vrstvy bude vložená geotextília.

Kombinácia vyššie uvedených filtrov bude zabezpečovať dostatočné prečistenie vody pred vsakovaním. Okrem vsakovania sa počíta aj s odparovaním vody. K odparovaniu budú napomáhať aj vlhkomilné dreviny ako napr. vrbý, topole, čiže dreviny ktoré dokážu koreňovým systémom, rýchlo spotrebovať veľké kvantum vody. Spon vysadených kríkov sa bude pohybovať v závislosti od ich veľkosti v dospelosti v rozpätí od 0,75 m do 3,0 m. Listnaté stromy sa vysadia v spone 6 až 7 m. Údržba jazierok je definovaná v TNV 75 9011(ČR), pričom životnosť filtrov je viac ako 25 rokov.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Z celkovej rozlohy okresu Brezno 126 521 ha tvorí poľnohospodárska pôda 34 503 ha (27,3%), z toho orná pôda iba 3 964 ha. Najväčšiu časť okresu zaberajú lesné porasty 86 760 ha (68,6%). Produkčný potenciál poľnohospodársky využívannej pôdy je zriedkavo stredný, väčšinou sa jedná o pôdy s malým až veľmi malým produkčným potenciálom.

Pôdy v posudzovanom území sú využívané ako trvalé trávne porasty a orná pôda, na konci úseku v blízkosti železničnej trate sa nachádzajú aj lesné pozemky.

Záber samotnej zmeny bude v porovnaní s predošlým riešením II.etapa, 2.úseku o niečo väčší, keďže zmenená.

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena neznamena pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia výstavby a prevádzky bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku, počas prevádzky voda na údržbu komunikácie, a strojov.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude získavaná z verejného vodovodu a blízkych vodných tokov.

Z hľadiska objemu vody a jej dostupnosti v území sa jedná o množstvo kapacitne málo významné.

Pri výstavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

- násypové materiály zemného telesa
- 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
- kanalizačné potrubia, drenážne potrubia, betónové tvárnice
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre výstavbu objektov stavby a iných konštrukcií bude materiál z výkopov celého II. úseku obchvatu Brezna, uvažuje sa s nedostatkom násypového materiálu. V prípade potreby je kamenivo možné dovážať aj z miestnych lomov (Lom Ráztoka – dolomit, Lom Čierny Balog – štrkopiesky, Železiarne Podbrezová – umelé kamenivo).

Počas prevádzky je potrebné brať do úvahy spotrebu pohonných látok olejov a mazív pre mechanizmy údržby. Pri dvojpruhovej ceste sa predpokladá spotreba cca 1,5 tony pre jeden stroj za rok. Množstvo materiálu potrebného na opravy a údržbu (betón, zvodidlá, farbivá a iné.) určí až rozsah ich realizácie.

Ďalej je potrebné do spotreby surovín zahrnúť aj posypový materiál zimnej údržby a to chemický posypový materiál (chlorid sodný, chlorid vápenatý, chlorid horečnatý) v množstve cca 1,2 kg/m² pri 60 – 70 zásahových dňoch za rok. V prípade používania inertného materiálu je jeho spotreba v rovinatých úsekoch pri rovnakom počte zásahových dní cca 10,5 kg/m² za rok.

ELEKTRICKÁ ENERGIA

Počas výstavby bude odber elektrickej energie na stavenisku zabezpečený vzdušným vedením NN pripojeným na súčasnú distribučnú sieť VVN, doplnenými transformátormi v mieste odberu el. energie. Predpokladaný príkon pre zariadenie staveniska mostného objektu je 50 kW, zariadenie hlavného stavebného dvora sa uvažuje s príkonom do 200 kW. Presná spotreba elektrickej energie bude známa po výbere zhotoviteľa stavby a výbere použitých mechanizmov a technológií.

Počas prevádzky budú nároky na spotrebu elektrickej energie kladené v dôsledku prevádzky osvetlenia križovatky Brezno-Zadné Halny.

PLYN

Využívanie zemného plynu sa pri výstavbe obchvatu mesta Brezna nepredpokladá. V prípade potreby napojenia stavebných dvorov na plynovú rozvodnú sieť za účelom vytápania objektov sa jeho denná spotreba odhaduje na cca 100 m³.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas výstavby bude napojenie staveniska na jestvujúcu cestnú sieť zabezpečené provizórnymi prístupovými cestami na začiatku a konci riešeného úseku z jestvujúcich komunikácií.

V súvislosti s manipuláciou so zeminami a horninami z výkopov, ako aj dovozu stavebných materiálov sa neočakáva výrazne zaťaženie okolitých komunikácií dotknutých staveniskovou dopravou. Je však nutné počítať s určitými obmedzeniami počas výstavby na týchto komunikáciách a dočasnými zmenami organizácie dopravy.

Počas prevádzky budú nároky na dopravnú infraštruktúru v súvislosti s údržbou cestnej komunikácie zanedbateľné.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Počas prevádzky budú nároky na pracovnú silu spojené s údržbou cesty, jej technického vybavenia a okolia (kosenie a orezávanie zelene, oprava povrchu vozovky, zimný posyp, čistenie a iné).

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.

Výstavba obchvatu mesta Brezna prinesie do územia nový líniový prvok (zdroj) znečistenia ovzdušia no v konečnom dôsledku dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi súčasnou dopravnou sieťou a novým dopravným koridorom obchvatu mesta a tým aj prerozdeleniu produkcie emisií z dopravy medzi súčasnú dopravnú sieť a nový dopravný koridor (úbytok produkcie emisií na súčasných cestách a ich presun na obchvat). Samozrejmosťou bude aj produkcia aerosólov rôzneho zloženia, ktorých zdrojom budú chemické látky používané na zimnú údržbu komunikácií v malom množstve aj látky bezprostredne súvisiace s automobilovou prevádzkou.

2.4.2 Odpadové vody

Počas výstavby odpadové vody vznikajú hlavne zo sociálnych zariadení staveniska (splašková odpadová voda). Množstvo splaškovej odpadovej vody bude závisieť na organizácii výstavby a množstve osôb pracujúcich na stavbe. Na jednu osobu sa odhaduje denná produkcia splaškových vôd cca 125 litrov. Čo v prepočte na 50 osôb znamená dennú produkciu splaškových odpadových vôd v objeme 6,25 m³/deň, za rok to bude 1 500 m³. V prípade zabezpečenia stavby chemickými hygienickými zariadeniami sa môže produkcia splaškových odpadových vôd výrazne znížiť.

Počas prevádzky budú vznikať hlavne zrážkové odpadové vody odtekajúce z povrchu komunikácií. Tie budú sústredené do priekop vedených popri ceste. V pravidelných vzdialenostiach sa navrhujú objemovo väčšie vsakovacie jazierka, ktoré budú schopné zadržať prívalové dažde. Dažďové vody, ktoré nebude možné odviezť do vsakovacích jazierok, budú odvádzané do odlučovačov ropných látok (ORL). Odlučovače ropných látok budú navrhnuté na potrebnú veľkosť dažďových vôd s výstupnou hodnotou 0,1 mg/l ropných látok.

Odvedenie vôd by malo byť zabezpečené hlavne pomocou vsakovacích kanálov a kde to neumožňuje terén zaústnením vôd do lokálnych recipientov.

2.4.3 Odpady

V rámci výstavby môže dôjsť k vzniku odpadov, ktoré sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2018 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov nasledovne:

1. skupina: zemina, štrk, kamenivo (neznečistené škodlivinami, odpady zaradené v kategórii ostatný odpad – „O“)

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 17 05 06 – výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05
- 17 04 05 – železo a oceľ,
- 17 03 02 – bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01
- 17 01 01 – betón

2. skupina: odpad, ktorý vznikne z odstraňovania drevín alebo inej zelene

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 17 02 01 – drevo

Pod týmto druhom je zaradený odpad, ktorý sa bližšie dá špecifikovať ako odpad: chrastie, kôra, haluzina, drevo, iný rastlinný odpad, drevo z demolácie

3. skupina: odpad, z obalových materiálov z použitých stavebných hmôt odpady (odpady zaradené v kategórii ostatný odpad – „O“)

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 15 01 01 - obaly z papiera a lepenky
- 15 01 02 - obaly z plastov
- 15 01 03 – obaly z dreva
- 15 01 04 – obaly z kovu

Predpokladáme vznik takýchto odpadov ojedinele, predovšetkým v priestoroch stavebných dvorov.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2018 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2018 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2018 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

V prípade vzniku nebezpečného odpadu (havária stavebného alebo dopravného mechanizmu) musí byť zistený stupeň a rozsah znečistenia a odpad musí byť zneškodnený v súlade s právnymi predpismi.

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

Odpad č. 17 02 01 – Drevo, kategória ostatný, odpad vznikne po výrube stromov a krov zasahujúcich do záberov projektovanej stavby prípadne do jednotlivých objektov stavby, odpad sa predrví a použije na druhotné využitie. Drevo z demolácie sa ponúkne majiteľovi..

Odpad č. 17 04 05 – Železo a oceľ, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácii zvislého dopravného značenia, oceľových zvodidiel, zábradlia, oplotenia (stĺpiky, pletivo), plechovej krytiny odpad sa odpredá Zberným surovinám resp. sa odovzdá predmetnému správcovi na ďalšie využitie.

Odpad 17 05 06 – výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05, kategória ostatný, uloží sa na depóniu. Prebytok nevhodnej zeminy z výkopu sa z časti použije na zásyp terénnych nerovností v k.ú Brezno a riadenú skládku odpadov.

Odpad č.17 03 02 – bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01, kategória ostatný. Frézovaný materiál sa použije na úpravu kryty vozoviek stavenišnej cesty a prebytok sa použije v rámci stavby.

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Odpad sa predrví a použije do na úpravu podložia resp.násypov cestného telesa v rámci stavby.

- Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiadava orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2018 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2018 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas výstavby

Počas etapy výstavby budú zdrojom hluku stavebné mechanizmy, činnosti, ktoré sprevádzajú stavebné postupy a stavenisková doprava. Hluk od týchto zdrojov bude dočasný, bude mať premenný, prerušovaný charakter a bude závisieť od druhu momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.).

Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby, pričom dôležitú rolu bude zohrávať umiestnenie prístupových komunikácií k stavbe obchvatu a stavebných dvorov.

Počas prevádzky

Obchvat mesta Brezna bude predstavovať nový líniový zdroj hluku v území. Vplyvom výstavby obchvatu dôjde k prerozdeleniu dopravy v území medzi už existujúcou cestnou sieťou a novopostavenou komunikáciou. Výsledkom bude zmena hlukovej záťaže (predpokladá sa jej mierne zníženie) na jestvujúcej cestnej sieti a prírastok hlukovej záťaže z novopostavenej cestnej komunikácie.

Na zmiernenie hlukovej záťaže, sú navrhnuté protihlukové steny a v prípade potreby aj výmena okien a dverí a úprava fasády na rodinných domoch.

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.

Obdobie výstavby

Počas obdobia výstavby môžu vibrácie vznikáť hlavne činnosťou ťažkých nákladných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií (razenie pilotov). Rovnako môžu vznikať prejazdom ťažkých nákladných mechanizmov obytnou zástavbou.

Obdobie prevádzky

Vznik vibrácií z premávky obchvatu mesta, ktorý by mal vplyv na obytnú zástavbu sa nepredpokladá.

2.4.6 Žiarenie

V súvislosti s plánovanou výstavbou a prevádzkou obchvatu mesta Brezna sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia.

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

Rovnako šírenie tepla a zápachu akejkoľvek povahy sa nepredpokladá v takom množstve, ktoré by negatívne ovplyvňovalo pohodu okolitých obývaných zón a užívateľov komunikácie. Zdroje zápachu budú v miestach stavebných dvorov, miešacích centrách betónu a asfaltu, pri samotnom pokladaní asfaltu.

3. PREPOJENIE S OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

Zmena zámeru (I/66 Brezno, obchvat – II.etapa, 2.úsek) bude cez križovatku „Rohozná“ a križovatku „Brezno - Zadné Halny“ prepojená s jestvujúcou cestnou sieťou a súčasne s predošlými etapami obchvatu mesta Brezno. V križovatke Mazorníkovo bude táto časť prepojená aj s 1. úsekom I. etapy obchvatu mesta, čím vznikne prepojenie ciest I/66 a I/72 mimo centrum mesta Brezno. Ukončením výstavby tohto zámeru bude ukončená výstavba celého obchvatu mesta Brezno.

Podľa dostupných informácií nie je v sledovanom území známa lokalizácia ďalšej priemyselnej činnosti ani ďalších zámerov, ktoré by mohli znamenať riziko ekologickej havárie v spojení s realizáciou obchvatu mesta Brezna.

V súvislosti so samotnou výstavbou Zmeny (časti obchvatu mesta Brezna) existuje vzhľadom na povahu stavby riziko znečistenia vodných tokov ropnými látkami čiastočne pri výstavbe a pri prevádzke cesty je riziko znečistenia vodných tokov obmedzené iba na dopravné nehody pri ktorých skončí vozidlo mimo cestnú komunikáciu, kde nedôjde k zachyteniu unikajúcich ropných látok cestnou kanalizáciou a pomocou ORL.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Zmena navrhovanej činnosti súvisí so spracovanou štúdiou realizovateľnosti, ktorá bola podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon).

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

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

Z hľadiska popísania súčasného **stavu životného prostredia** možno sledované územie rozdeliť na dve časti. Zastavaná časť mesta Brezna, ktorá je prezentovaná urbánnym prostredím obytnej a priemyselnej zástavby v blízkosti navrhovaného zámeru, ktorá je doplnená poddimenzovanou cestnou sieťou. Tu sú ochudobnené znaky kvalitného prírodného prostredia, preto možno aj celkový stav životného prostredia pokladať za nie veľmi priaznivý. Je však potrebné poznamenať, že z hľadiska syntézy kvalitatívnych zložiek životného prostredia patrí mesto Brezno a jeho blízke okolie medzi územia s vyhovujúcim stupňom environmentálnej kvality územia. Druhú časť tvorí človekom málo pretvorené širšie okolie mesta Brezna, ktoré predstavuje ochranné pásmo NAPANT, ako aj rieka Hron za hranicou mesta a agrárna krajina južne a východne od zastavanej časti mesta. Toto územie je z hľadiska environmentálnej regionalizácie Slovenska zaradené do územia s vysokou kvalitou prírodného prostredia.

Medzi prvok, ktorý zlepšuje kvalitu životného prostredia v širšom okolí možno považovať aj pamiatkovú zónu mesta Brezna.

Vyššie uvedená charakteristika životného prostredia sa za posledné roky zásadne nezmenila. Preto možno súčasný stav životného prostredia považovať za porovnateľný so stavom pri spracovaní Správy EIA s pôvodným trasovaním obchvatu mesta Brezna z roku 2014.

Z hľadiska legislatívnej ochrany je novým prvkom v území územie európskeho významu SKUEV1303 Alúvium Hrona, ako nový prvok sústavy chránených území NATURA 2000 (**Zmena zámeru sa územia SKUEV1303 dotýka približne v rovnakom rozsahu ako pôvodný návrh**).

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov je pomerne zložité, pretože zdravie sa nepovažuje iba za neprítomnosť choroby. Zdravotný stav je výslednicou fyzického, psychického a sociálneho zdravia. Zdravie ľudí, ktorí žijú v mestách a obciach je silne ovplyvnené formami a podmienkami ich spôsobu života a práce, kvalitou ich socioekonomického a životného prostredia a kvalitou ako aj dostupnosťou služieb zdravotníckej starostlivosti.

Mesto Brezno je s počtom obyvateľov 21 082 ovplyvňované nepriaznivým demografickým vývojom kedy je za posledné roky pozorovaný štatistický úbytok obyvateľstva a spolu s migračným úbytkom dochádza k celkovému úbytku obyvateľstva na území mesta. Populačný vývoj je ovplyvnený aj potratovosťou, ako jedným z významných demografických ukazovateľov, na ktorom má určitý podiel aj environmentálny aspekt, nakoľko pôsobenie škodlivín v ovzduší, vode a potravinách sa negatívne prejavuje najmä u tehotných žien. Citlivým ukazovateľom hygienickej a kultúrnej úrovne života obyvateľstva, ako aj meradlom zdravotníckej starostlivosti je novorodenecká úmrtnosť. V posledných rokoch došlo v banskobystrickom kraji k jej podstatnému zníženiu a je pod hranicou slovenského priemeru. K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj úmrtnosť. Jej hodnota je však ovplyvnená vekovou štruktúrou obyvateľstva. Starnutie populácie sa odráža aj v náraste úmrtnosti v tomto kraji.

Životné prostredie obyvateľov mesta Brezna je ovplyvnené predovšetkým exhalátmi z malých priemyselných prevádzok mesta, ako aj lokálnych vykurovacích zariadení na rôzne druhy paliva. Významný negatívny podiel na kvalite životného prostredia má aj automobilová doprava nielen v centre mesta, ale aj v širokom okolí. Pozitívnym prínosom pre územie a zdravotný stav obyvateľstva je predovšetkým blízkosť chránených území prírody, ktoré poskytujú veľa možností pre oddych a rekreáciu.

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

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Najvýznamnejším vplyvom stavby cestnej komunikácie pri riešení obchvatu (Technická štúdia (TŠ) z r.2013 a Štúdia realizovateľnosti (ŠR) z r.2017) bude budovanie násypov a zárezov.

Pri **pôvodnom variante** (TŠ z r.2013) je trasa vedená hlbokými zárezmi, čím by vznikali veľký prebytok výkopov, problém s ich uskladnením a stavba by bola výrazne drahšia, ako pri **Zmene zámeru z r.2017**, kde trasa je projektovaná iným koridorom, bez potreby budovania cesty v hlbokých zárezoch, čo bude mať aj priaznivý ekonomický dopad na budovanie obchvatu. Pri budovaní zárezov a násypov v miestach s výskytom ílov a ílovitých hĺn dôjde k narušeniu stability svahov, ktoré si vyžiada stabilizačné opatrenia.

Z tohto pohľadu možno Zmenu zámeru z r.2017 hodnotiť miernejším negatívnym vplyvom na horninové prostredie, ako riešenie v TŠ z r.2013.

Predovšetkým počas výstavby **Zmeny zámeru z r.2017** sa preto predpokladajú negatívne vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery územia **v menšom rozsahu so Zmenou z r.2017**. Potrebne je dodať, že aj napriek očakávanému negatívnemu vplyvu bude vplyv prijateľný pre životné prostredie s trvaním prevažne počas výstavby.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na sociálno-ekonomické a prírodné systémy sú stále významnejšie a vyžadujú si aktívne riešenie. Analýzy zraniteľnosti jednotlivých sektorov, spôsobenej zmenami klímy ukazujú, že európska infraštruktúra potrebuje pre úspešnejšie vysporiadanie sa s prírodnými fenoménmi, spôsobenými zmenami klímy vyššiu mieru adaptácie. Pri riešení otázok zmeny klímy je potrebné reagovať dvoma spôsobmi. V prvom rade je potrebné znížiť emisie skleníkových plynov (zmierňovacie opatrenia) a okrem toho je potrebné prijímať opatrenia na zvládnutie nevyhnutných následkov (adaptačné opatrenia).

V SR bol za obdobie 1881 - 2009 zaznamenaný trend rastu priemernej ročnej teploty vzduchu o 1,6 °C a pokles ročných úhrnov atmosférických zrážok v priemere o 3,4 % (na juhu SR bol pokles aj viac ako 10 %, na severe a severovýchode ojedinele je rast do 3 %). Zaznamenaný bol aj výrazný pokles relatívnej vlhkosti vzduchu (do 5 %) a pokles snehovej pokrývky takmer na celom území SR (vo vyšších horských polohách mierny nárast). Aj charakteristiky potenciálneho a aktuálneho výparu, vlhkosti pôdy, globálneho žiarenia a radiačnej bilancie potvrdzujú, že najmä juh SR sa postupne vysušuje (rastie potenciálna evapotranspirácia a klesá vlhkosť pôdy), no v charakteristikách slnečného žiarenia nenastali podstatné zmeny (okrem prechodného zníženia v období rokov 1965 - 1985). Výrazne narastá premenlivosť klímy, najmä zrážkových úhrnov.

Jedným z negatívnych dopadov zmeny klímy je vzrastajúce riziko povodní. Na území SR bolo identifikovaných spolu 559 oblastí s výskytom významného povodňového rizika - 378 geografických oblastí, v ktorých existuje potenciálne významné povodňové riziko a 181 geografických oblastí, v ktorých možno predpokladať, že je pravdepodobný výskyt významného povodňového rizika. Za posledných 15 rokov došlo k významnejšiemu rastu výskytu extrémnych denných úhrnov zrážok, čo malo za následok zvýšenie rizika lokálnych povodní v rôznych oblastiach SR.

Na druhej strane, v období rokov 1989 - 2009 sa oveľa častejšie ako predtým vyskytovalo lokálne alebo celoplošné sucho, ktoré bolo zapríčinené predovšetkým dlhými periódami relatívne teplého počasia s malými úhrnmi zrážok v niektorej časti vegetačného obdobia.

Predpokladá sa, že tieto zmeny budú pokračovať. Podľa publikovaných scenárov bude na Slovensku menej zrážok (až o 20 %), častejšie sucho a prívalové povodne v lete, najmä na juhu; viac zrážok v zime, najmä na severe (aj viac ako o 20 %), menej snehu do nadmorskej výšky 800 m, častejšie zimné povodne.

Zmena klímy sa prejaví nielen zmenou dlhodobých priemerov ale aj zmenou distribučných kriviek klimatických/meteorologických prvkov, teda aj výskytom extrémnejších (škodlivých) prípadov počasia, ktoré budú mať za následok nebezpečenstvá, ako sú záplavy a extrémne suchá, ktoré sa budú vyskytovať častejšie a intenzívnejšie. To bude mať nepochybne veľký vplyv na možnosti adaptácie ekosystémov, sociálnych a ekonomických aktivít človeka.

Cestná doprava sa v rámci jednotlivých módov dopravy podieľa na znečisťovaní ovzdušia v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý). Ostatné druhy dopravy (železničná, vodná, letecká doprava) tvoria len malý podiel na produkcii celkového objemu znečisťujúcich látok. O rozsahu produkcie emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave rozhoduje najmä individuálna automobilová doprava a cestná nákladná doprava.

Okrem vplyvu znečistenia na ľudské zdravie má produkcia exhalátov motorových vozidiel významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O). Podiel dopravy v SR na celkových emisiách skleníkových plynov sa v súčasnosti pohybuje okolo 14 %, pričom dominantný podiel na celkovej produkcii skleníkových plynov z dopravy má cestná doprava, ktorá vyprodukuje až 96,32 % CO₂, ktorý tvorí významnú zložku v zložení skleníkových plynov.

Z hľadiska produkcie emisií skleníkových plynov z dopravy nie je možné v blízkej dobe očakávať zlepšenie stavu, najmä s ohľadom na očakávaný pokračujúci nárast automobilizácie a s tým spojený nárast dopravných intenzít na cestnej sieti. Napriek viacerým možnostiam redukcie emisií v doprave, tieto snahy môžu byť anulované rastom sektora.

Z dôvodu naliehavej potreby zlepšiť a zefektívniť adaptačné procesy v odozve na stále intenzívnejšie prejavy a dôsledky zmeny klímy, bola z iniciatívy Ministerstva životného prostredia SR vypracovaná Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 148/2014 z 26.3.2014.

Stratégia analyzovala dôsledky zmeny klímy na jednotlivé zložky prostredia a na jednotlivé sektory hospodárstva a na ich základe navrhla adaptačné opatrenia.

Extrémne poveternostné javy sa v sektore dopravy prejavujú okamžite, intenzívne a s výraznými negatívnymi dôsledkami; vedú k zvýšeniu dopravného času na prepravu tovarov, predĺženiu času cestovania a zvýšeniu pravdepodobnosti nehôd. Vysoké a nízke teploty, intenzívne búrky a snehové kalamity, ktorých frekvencia a intenzita sa v dôsledku zmeny zvyšuje, spôsobujú vážne komplikácie pre takmer všetky druhy dopravy.

Dlhotrvajúce a extrémne zrážky majú v niektorých regiónoch vplyv na aktiváciu zosuvov, ktoré môžu ohrozovať cestné komunikácie.

Stratégia navrhla pre oblasť cestnej dopravy tieto adaptačné opatrenia:

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

Riziká zmeny klímy pre sektor cestnej dopravy možno zhrnúť nasledovne.

Vplyvy	Dôsledky
Extrémy počasia – búrky, záplavy	Odstávky cestných komunikácií, obchádzky, poškodenie cestnej infraštruktúry
Letné horúčavy a výkyvy teplôt	Poškodenie povrchov ciest, únava materiálu
Vznik zosuvov	Ohrozenie stability cestnej komunikácie, zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy
Zhoršené meteorologické podmienky – intenzívne zrážky, sneh, poľadovica, hmla...	Zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné kongescie
Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, možnosť poškodzovania krytu vozovky, vyššie nároky na kvalitu krytu vozovky

Vzhľadom na povahu navrhovaného zámeru a jeho rozsah, nemôže teleso komunikácie vytvárať bariéru v prúde vzduchu, preto nemožno očakávať preukázateľné vplyvy na klimatické pomery v dotknutom území.

TŠ z r. 2013 ako aj **ŠR z r. 2017** prechádza cez trvale trávnaté porasty, ornú pôdu a pred napojením sa na križovatku ciest I/66 a III/2378 križuje železničnú trať a rieku Hron. Pri oboch návrhoch nie je možné aby výstavbou zámeru došlo k prehradeniu menšieho priestoru a tak k zmene klímy na miestnej úrovni (vytváranie tzv. vzduchových káp) v okolí cestnej komunikácie. Vplyv na klimatické pomery v území nemožno očakávať.

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

K znečisťovaniu ovzdušia bude dochádzať pri výstavbe samotného obchvatu, stavebnými prácami a pohybom staveniskovej dopravy sa bude v okolí stavby šíriť prach a exhaláty. Po uvedení obchvatu do prevádzky dôjde k prerozdeleniu automobilovej dopravy medzi súčasnou cestnou sieťou a novovybudovanou cestou, po dobudovaní celého obchvatu mesta po mestskú časť Zadné Halny bude obchvatom prechádzať vyše

2/3 objemu dopravy v meste, čím dôjde k zníženiu koncentrácie exhalátov (odborným odhadom je možno zníženie emisii v centre mesta vzhľadom na predpokladané dopravné intenzity a modernizáciu vozového parku odhadnúť na cca 1/3 z terajšieho množstva) v okolí existujúcej cestnej siete a naopak nárastu koncentrácie (o cca niekoľko desiatok % oproti terajším pozadovým hodnotám) v okolí novopostavenej komunikácie.

V okolí novopostavenej komunikácie (ŠR z r.2017) teda možno očakávať mierne negatívny vplyv na životné prostredie, je však potrebné skonštatovať, že po vybudovaní cesty **nebudú** vplyvom dopravy prekročené limitné hodnoty podľa platnej legislatívy NO₂, CO, PM₁₀ a benzénu.

Z hľadiska porovnania variantov je **trasa v TŠ z r.2013** cca o 200m kratšia ako **trasa v ŠR z r.2017**. Obe trasy prechádzajú prevažne poľnohospodárskou krajinou ďalej od mesta, obytnej zástavby sa dotýkajú iba v križovatkách na začiatku a na konci zámeru.

Zmena zámeru z r.2017 je síce cca o 200m dlhšia, ale je umiestnená v teréne tak, aby nebolo potrebné realizovať hlboké zárezy. Charakter krajiny oboch zámeroch je rovnaký, sú to prevažne poľnohospodárske plochy. Obytné zástavby sa zmena tesne dotýka iba na začiatku a na konci zámeru. Odborným odhadom je však možné povedať že koncentrácie emisii z dopravy nebudú prekračovať limitné hodnoty podľa platnej legislatívy ani v tomto úseku Zmeny.

Trasa obchvatu – **ŠR z r.2017** bude znamenať podobné ovplyvnenie trvalo obývaných budov ako **TŠ z.2013**.

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Možný vplyv na podzemné vody závisí od priepustnosti podložia, ako aj výšky hladiny podzemnej vody. Vzhľadom na povahu zámeru je možné predpokladať vplyv spôsobený zinnou údržbou komunikácie a prípadnými havarijnými únikmi. Výstavbou cestnej kanalizácie a vsakovacích jazierok sa tieto vplyvy výrazne eliminujú. Preto možno vplyv na podzemné vody považovať pri všetkých riešeniach za minimálny.

Vplyv na povrchové vody možno považovať za významnejší, oproti podzemným vodám, nakoľko v trase sledovaného úseku obchvatu sa nachádza tok Hrona, ktorý bude výstavbou dotknutý v **TŠ z r.2013** aj v **ŠR z r.2017** obchvatu mesta. V **TŠ z r. 2013** trasa kríži aj ľavostranný prítok Hrona, potok Rohozná.

Obchvat v TŠ z r.2013 bol v kolízii s riekou Hron a s potokom Rohozná. Nad Hronom aj potokom Rohozná mali vzniknúť vplyvom zámeru nové mosty.

Zmena zámeru obchvatu ŠR z r.2017 bude znamenať kolíziu iba s riekou Hron. Nad Hronom vznikne vplyvom zámeru jeden nový most.

Počas prevádzky je vplyv na povrchové vody možné ohraničiť na prípadne havarijne úniky znečisťujúcich látok. Aj tento vplyv však bude do značnej miery eliminovaný cestnou kanalizáciou a vsakovacími jazierkami. Vzhľadom na približne rovnakú dĺžku obchvatu v II. etape 2. úseku v oboch zámeroch je tento vplyv možné považovať za porovnateľný pri oboch variantoch. Vplyv na vodné pomery je v oboch trasovaniach obchvatu veľmi podobný, s rovnakým negatívnym vplyvom.

5. VPLYVY NA PÔDU

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

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu je samotné umiestnenie stavby, trvalý a dočasný záber pôdneho fondu. Záber doteraz všetkých uvažovaných variantov sa v tomto úseku obchvatu Brezna predstavuje pôda rôznej kvality (vyskytujú sa tu iba pôdy malej bonitnej hodnoty), resp. zastavaná pôda. Vplyv výstavby aj prevádzky sa môže ďalej prejaviť pôdnou eróziou na odkrytých plochách,

prípadne kontamináciou pôdy pri havarijných situáciách. V blízkom okolí cestného telesa možno očakávať zasoľovanie pôdy vplyvom zimnej údržby a následnú zmenu pôdneho pH.

Zmena zámeru obchvatu ŠR z r.2017 rovnako ako **obchvat v TŠ z r.2013** prechádza z veľkej časti trvalými trávnatými porastmi a ornou pôdou. Na začiatku a na konci obchvatu v oboch prípadoch prechádza zastavaným územím.

Z hľadiska celkového záberu stavby v II.etape, 2.úseku obchvatu má riešenie podľa Zmeny zámeru z r.2017 oproti obchvatu v TŠ z r.2013 väčší záber o cca 15%. Z hľadiska celkového záberu a kvality pôdy je negatívny vplyv Zmeny z r.2017 o niečo väčší ako by bol vplyv zámeru z r.2013.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Riešenie obchvatu Brezna v úsekoch mimo zastavané časti mesta narúša a zároveň ovplyvňuje aj viac či menej cenné biotopy, resp. inak cenné lokality z pohľadu ochrany prírody. Vplyvy výstavby a prevádzky komunikácie na biotické zložky životného prostredia môžeme označiť ako synergické pôsobenie súboru civilizačných stresových faktorov s rôznou dobou trvania, intenzitou a s rôznymi následkami z hľadiska priestoru aj času.

Rušivé vplyvy na zástupcov fauny možno očakávať počas výstavby aj prevádzky komunikácie. Nakoľko je stavba lokalizovaná prevažne do okraja už urbanizovaného prostredia vplyvy na faunu možno predpokladať pri oboch riešeniach ako málo významné. Bude sa jednať predovšetkým o záber biotopov výskytu drobných cicavcov a vtákov, po dostavbe komunikácie dôjde aj k zmenám ich migračných návykov.

Vplyv na flóru pri **zámere (TŠ) z r.2013** obchvatu je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- záber biotopov, prípadne zmenšenie ich rozlohy. V trase boli identifikované biotop *Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky* a v alúviu rieky Hron *Vo4 Nížinné a horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion*. Všetky tieto biotopovo cenné lokality boli predmetom posúdenia Správy EIA „I/66 Brezno – obchvat, II.etapa, 2.úsek“ z roku 2013.
- odstránenie vegetačného krytu v trase obchvatu (výrub drevín, otvorenie porastovej steny a pod.)
- vytvorenie zrážkového a svetelného tieňa pod mostnými konštrukciami
- znečistenie okolia komunikácie prachom, exhalátmi a prostriedkami zimnej údržby
- zmena vodného režimu v okolí stavby (zrážková voda bude z komunikácie odvádzaná kanalizáciou priamo do recipientu, nebude prirodzene vsakovať do podlažia, zmení sa čiastočne povaha vodných tokov)
- šírenie inváznych druhov rastlín (hlavne na miestach s odstránenou vegetáciou, na nových násypoch a zárezoch)

Mimo vyššie menovaných biotopov prechádza trasa zámeru územím, ktoré je značne ruderalizované, niekoľko krát pretvorené ľudskými aktivitami (výstavba, sypanie odpadu a pod.) a z botanického hľadiska málo významným. Preto je možné negatívny vplyv na flóru hodnotiť pri Zmene ako málo významný.

Vplyv na flóru pri **Zmene zámeru z r.2017** obchvatu je možné zhrnúť do nasledovných okruhov:

- záber biotopov, prípadne zmenšenie ich rozlohy. V trase boli identifikované biotop *Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky* a v alúviu rieky Hron *Vo4 Nížinné a horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion*.
- odstránenie vegetačného krytu v trase obchvatu (výrub drevín, otvorenie porastovej steny a pod.)
- vytvorenie zrážkového a svetelného tieňa pod mostnými konštrukciami
- znečistenie okolia komunikácie prachom, exhalátmi a prostriedkami zimnej údržby

- zmena vodného režimu v okolí stavby (zrážková voda bude z komunikácie odvádzaná kanalizáciou priamo do recipientu, nebude prirodzene vsakovať do podlažia, zmení sa čiastočne povaha vodných tokov, resp. dôjde k ich zatrubneniu prípadne preloženiu)
- šírenie inváznych druhov rastlín (hlavne na miestach s odstránenou vegetáciou, na nových násypoch a zárezoch)

Negatívny vplyv na flóru je pri Zmene zámeru z r.2017 podobný ako pri zámere z r.2013 z titulu trasovania obchvatu približne v rovnakom prostredí.

Celkovo je vplyv na faunu a flóru možné hodnotiť ako prijateľný.

7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Oba zámery vnesú do krajiny nový líniový prvok situovaný takmer výlučne v poľnohospodárskej krajiny na východ od mesta Brezno. Vplyv oboch zámerov obchvatu mesta Brezno na celkový raz krajiny je porovnateľný.

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Národná sieť chránených území

V oboch zámeroch sa stavba na konci hodnoteného úseku nachádza v ochrannom pásme Národného parku Nízke Tatry. Jedná sa o napojenie obchvatu mesta Brezno na existujúcu cestu I/66 v miestnej časti Zadné Halny. Vplyv zámerov na chránené územie je porovnateľný.

Natura 2000

Rovnako oba zámery pretínajú Územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV 1303). Jedná sa o premostenie rieky Hron pred napojením sa na existujúcu cestu I/66 v miestnej časti Zadné Halny. Aj v tomto prípade je vplyv zámerov na lokalitu Natura 2000 porovnateľný.

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Oboma zámermi, premostením rieky Hron, dôjde k zásahu do biokoridoru nadregionálneho významu – vodný tok Hron (hydricko-terestrický). Pri zámere z roku 2013 doslo k premosteniu na dvoch miestach. Navyše by došlo aj k zásahu do biokoridoru regionálneho významu, potok Rohozná, ktorý by bolo nutné premostiť.

Z vyššie uvedeného je možné konštatovať, že Zmena zámeru z roku 2018 bude mať menej negatívny vplyv na prvky ÚSES. Technické riešenie zámeru v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude musieť byť navrhnuté tak, aby hydricko-terestrický biokoridor – vodný tok Hron bol prechodný aj suchou cestou.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Oba zámery obchvatu budú mať priamy negatívny vplyv na poľnohospodársku činnosť v území, nakoľko dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy na pomerne dosť veľkej ploche, zároveň v súčasnosti súvislé plochy poľnohospodárskej pôdy budú líniovou stavbou predelené.

Na druhej strane sa zlepší dopravná prepojenosť územia a dopravná situácia v meste, čo bude mať pozitívny vplyv na všetky odvetvia hospodárstva.

11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIAHKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Obchvat mesta Brezna bude mať pozitívny vplyv na historické centrum mesta a jeho pamiatkovú zónu znížením intenzity dopravy v centre. Veľká časť dopravy sa odvedie mimo centrum, čo má v konečnom dôsledku vždy pozitívny vplyv na ochranu historických pamiatok a rovnako na rozvoj cestovného ruchu v meste.

V dotknutom území obchvatu mesta neboli identifikované archeologické náleziská.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Paleontologické náleziská ani významné geologické lokality neboli v sledovanom území identifikované.

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré výstavbou a prevádzkou obchvatu nebudú negatívne ovplyvnené. Skvalitnením dopravnej infraštruktúry skôr môžeme očakávať pozitívny prínos v tomto smere.

14. INÉ VPLYVY

V okolí sledovaného úseku obchvatu mesta Brezna neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Vplyv na zdravie obyvateľstva pri cestných komunikáciách možno hodnotiť hlavne vo vzťahu k hlukovej a emisnej záťaži pochádzajúcej z automobilovej premávky nielen počas jej prevádzky, ale aj jej výstavby. Oba tieto faktory sa môžu v území kumulovať s ostatnými faktormi pôsobiacimi na zdravie obyvateľstva a tak zvyšovať aj negatívne pôsobenie na zdravie obyvateľstva.

Na základe súčasného stavu kvality životného prostredia (vyhovujúca kvalita resp. vysoká kvalita životného prostredia) v meste Brezno a jeho okolí možno povedať, že v území neexistujú významné priemyselné či iné aktivity, ktoré by mali výrazne negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Za mierne negatívny vplyv možno považovať cestnú sieť, či malé priemyselné prevádzky v meste, ako aj železničnú dopravu. Rozšírením cestnej siete o obchvat mesta Brezna nemožno hovoriť o kumulácii negatívnych vplyvov na zdravie obyvateľstva, naopak v konečnom dôsledku po uvedení obchvatu do prevádzky dôjde po prerozdelení dopravy k zníženiu produkcie emisii a hluku z dopravy v centre mesta, čím sa zníži priamy nepriaznivý vplyv z dopravy na niekoľko tisíc obyvateľov priľahlých sídlisk.

Oba **zámery** (z r.2013 aj z r.2017) obchvatu mesta prechádzajú hlavne poľnohospodársky využívanými plochami východne od okraja zastavanej časti mesta. Na začiatku a v závere 2.úseku II.etapy sa trasa dostáva do konfliktu s obytnými, kde by sa mohol prejaviť nepriaznivý vplyv hluku a emisií. Po realizácii primárnych (protihlukové steny) a sekundárnych (výmena okien na obytných jednotkách) protihlukových opatrení sa minimalizuje vplyv cesty na zdravie obyvateľov v širšom okolí zámeru.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a modernizáciu automobilového parku sa aj predpokladané hodnoty škodlivín z dopravy (SO₂, NO₂, NO_x, PM₁₀, CO atď) budú držať pod hygienickými limitmi a ich vplyv na zdravie obyvateľstva možno považovať za únosný.

Vplyv na zdravie obyvateľstva možno vzhľadom na vyššie uvedené fakty hodnotiť ako porovnateľný pre oba zámery vedené v novom koridore, nakoľko počet priamo dotknutých obyvateľov bude pri oboch variantoch porovnateľne veľký.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č.8a zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Oznámenie – je spracované pre **Zmenu** - stavbu (zámer) „**I/66 Brezno – obchvat, II.etapa – 2.úsek**“, jej celková dĺžka je cca 2,8 km.

Zmena zámeru z r. 2017 oproti Zámeru z r.2013 spočíva v zmene vedenia trasy obchvatu. **Dôvodom zmeny vedenia trasy II.etapy, 2.úseku navrhovanej preložky cesty I/66 boli vysoké investičné náklady pôvodného návrhu.**

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

Územie cesty I/66 a plánovaného obchvatu (preložky cesty I/66) mesta Brezna sa podľa regionálneho geomorfologického členenia SR nachádza v celku Horehronské Podolie a podcelku Breznianska kotlina. Reliéf kotliny v širšom okolí riešeného územia má charakter výrazne zvlnenej pahorkatiny, ktorá je rozčlenená potokmi tečúcimi rôznymi smermi so slabo vyvinutými nivami. Riešené územie sa nachádza pri toku Hrona s pomerne širokou nivou ohraničovanou antropogénnymi aktivitami.

Územie Breznianskej kotliny je zo severu ohraničené pohorím Nízke Tatry, na juh pokračuje zvlnená pahorkatinná krajina až po úpätia Veporských vrchov. Z časti je kotlina otvorená na východ a západ pozdĺž toku Hrona. Lesnatosť územia stúpa s nadmorskou výškou a sklonom svahov. V sledovanom území je lesnatosť do 30%. Nadmorská výška v riešenom území a jeho blízkom okolí sa pohybuje od 500 m. n. m na začiatku a na konci projektovanej trasy do 606 m. n. m., Židlovo.

V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska patrí záujmové územie do regiónu jadrových pohorí a subregiónu kryštalinika. Územie je zaradené do oblasti 2 – Nízke Tatry a rajónov Mv (vysokometamorfované horniny), D (deluviálne sedimenty), P (proluviálne sedimenty) a F (rajón údolných riečnych úplav).

Podľa mapy klimatických oblastí (Atlas krajiny SR, 2002) je predmetné územie súčasťou mierne teplej klimatickej oblasti M5. Oblasť je charakterizovaná ako mierne teplá, vlhká, s chladnou až studenou zimou. Pôdne pomery sledovaného územia sú závislé na substrátovo-reliéfovo-klimatických podmienkach, ktoré sú v prípade územia Horehronia nepriaznivé z hľadiska vývoja kvalitných pôd. V území prevažujú pôdy nízkej kvality typu fluvizem, pseudoglej a typy antropických pôd.

Hodnotené územie patrí do povodia Hrona, ktorý je najväčším vodným tokom v sledovanom území. Územím preteká aj menší vodný tok, ľavostranný prítok Hrona potok Rohozná.

Z fytogeografického hľadiska patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry. Podľa Atlasu krajiny SR leží toto územie v bukovej zóne, kryštalicko-druhohornej oblasti, v okrese Horehronské Podolie.

Súčasnú vegetáciu je možno charakterizovať ako prirodzenú, synantropnú a vegetáciu na poliach a v záhradách. Pôvodná vegetácia sa v sledovanom území už nenachádza.

Keďže Zmena zámeru z r.2017 je v porovnaní so Zámerom z r.2013 vedená v podstate v totožnom prostredí, len v odlišnom umiestnení trasy, dá sa predpokladať, že vplyv zámeru na životné prostredie bude rovnaký v oboch prípadoch.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

Obchvat mesta Brezna bude mať pozitívny vplyv na dopravnú situáciu mesta, dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi existujúcou cestnou sieťou a obchvatom ako novou komunikáciou v území. Po dostavaní celého obchvatu mesta Brezna dôjde k zníženiu zaťaženia cestnej siete v centre mesta až o 2/3 v porovnaní s terajším stavom dopravného zaťaženia mesta.

Oba zámery majú totožný pozitívny vplyv na dopravnú situáciu v meste Brezno.

Dôjde k zníženiu hlukového zaťaženia v centre mesta, no k jeho nárastu v novom vedení cestného obchvatu, toto zaťaženie hlukom bude eliminované primárnymi a sekundárnymi protihlukovými opatreniami tak, aby nepredstavovalo nadlimitnú záťaž pre miestne obyvateľstvo.

Zmena zámeru z r.2017 v porovnaní Zámerom z r.2013 sa z hľadiska hlukového zaťaženia javí podobne ako pôvodné riešenie, oba varianty zasiahnu zvýšeným hlukovým zaťažením rovnaký počet obyvateľov v rovnakých lokalitách.

V dotknutej oblasti okolo obchvatu dôjde k miernemu nárastu celkových emisii no nebudú prekročené zákonom stanovené hygienické limity. Vplyvom prerozdelenia dopravy dôjde k úbytku imisného zaťaženia v okolí existujúcej cestnej siete.

Oba Zámery znamenajú porovnateľné ovplyvnenie trvalo obývaných budov.

Vplyv na vodné pomery sa očakáva na úrovni premostení vodných tokov a preložiek vodných tokov na malom úseku.

Vplyv na vodné pomery je v prípade Zmeny zámeru z r.2017 menší ako pri Zámere z r.2013. Zmenou vedenia trasy obchvatu bude potrebné len jedno premostenie rieky Hron, v prípade pôvodného zámeru (TŠ) bola rieka hron premostená na dvoch miestach a výstavba obchvatu by si vyžadovala aj premostenie cez potok Rohozná. Vzhľadom na menší rozsah zásahu do vodného toku je možné konštatovať menší vplyv pri aktuálnom variante.

Vplyv na pôdu bude spočívať v zábere predovšetkým poľnohospodárskej pôdy, môžu vzniknúť erózne vplyvy v mieste odkryvu pôdy.

Celková dĺžka obchvatu v Zmene zámeru z roku 2017 je väčšia ako dĺžka trasy v Zámere z roku 2013. Tým pádom bude aj záber pôdy o niečo väčší. Z hľadiska celkového záberu a ovplyvnenia kvality pôdy v sledovanom území je negatívny vplyv Zmeny zámeru z r.2018 obchvatu väčší ako by bol vplyv Zámeru z r.2013.

Vplyv na faunu a flóru možno charakterizovať celkovo ako málo významný vzhľadom na celkovú absenciu, resp. malý výskyt prírode blízkych lokalít. Preto všetky tieto vplyvy možno hodnotiť ako málo významné.

Pri porovnaní Zmeny zámeru z r.2013 a Zámeru z r. 2017 je negatívny vplyv na faunu a flóru významnejší pri Zámere z r.2013 z titulu väčšieho zásahu do brehových porastov pri premostení rieky Hron a potoka Rohozná. Celkovo je vplyv na biotu malý a určite prijateľný pre životné prostredie.

Obchvat mesta Brezna II.etapa, 2.úsek bude v jeho závere pri napojení na existujúcu cestu I/66 zasahovať do ochranného pásma Národného parku Nízke Tatry. Pri premostení rieky Hron bude zasahovať do územia európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV 1303).

Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma je pri Zmene zámeru menší ako pri Zámere z roku 2013, pretože premoštuje rieku Hron len na jednom mieste, a zároveň aj trvalý záber v ochrannom pásme Národného parku Nízke Tatry je menší.

Vplyv zámeru na prvky USES možno deklarovať pri premostení rieky Hron a v prípade Zámeru z roku 2013 aj pri premostení potoka Rohozná.

Vplyv na prvky USES je vzhľadom na rozsah zásahu menší pri Zmene zámeru z r.2017. Zmena zámeru premoštuje rieku Hron na jednom mieste, Zámer z roku 2013 premoštuje rieku Hron dva krát a premoštuje aj potok Rohozná.

Vplyv na využívanie dotknutého územia sa pri výstavbe obchvatu prejaví hlavne v zábere poľnohospodárskej pôdy.

Súčasný riešenie obchvatu znamená väčší záber ako pri Zámere z r.2013, preto možno ako mierne horší vyhodnotiť vplyv Zmeny zámeru stavby z r.2017.

Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva bude po dodržaní preventívnych opatrení, hlavne z hľadiska ochrany pred hlukovým zaťažením málo významný.

Pri oboch Zámeroch obchvatu mesta možno vplyv na zdravotný stav obyvateľstva hodnotiť ako relatívne podobný. Bezprostredne dôjde k ovplyvneniu rovnakého počtu obyvateľov. Vplyv je možno pri oboch vedeniach trasy hodnotiť ako únosný.

Realizáciou Zmeny (zmena vedenia trasy stavby Brezno – obchvat, II.etapa, 2.úsek) sa nepredpokladajú zmeny vplyvov výstavby a prevádzky zámeru na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva v rozsahu, ktorý by vyžadoval nové posúdenie podľa zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona v rámci zámeru I/66 Brezno – obchvat, II.etapa, 2.úsek. Záverečné stanovisko bolo vydané 22.12.2014 pod číslom: 3923/14-3.4/ml. Kompletné znenie záverečného stanoviska je súčasťou dokumentu ako **príloha č.1**.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov s vyznačením pôvodného a nového vedenia trasy obchvatu mesta Brezna, II.etapa – 2.úsek, je súčasťou dokumentu ako **príloha č.2**.

3. VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Zoznam parcelných čísel je súčasťou dokumentu ako **príloha č.3**.

4. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí Štúdia realizovateľnosti, spracovaná firmou ESP Consult s.r.o. v septembri 2017. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

september 2019

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Ing. Miroslav Petra

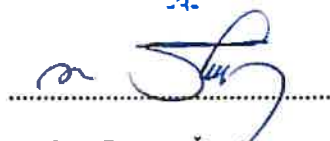
ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby

Slovenská 86, 080 01 Prešov



IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST
INVESTIČNÁ VÝSTAVBA A SPRÁVA CIEST
Skuteckého 32
974 23 BANSKÁ BYSTRICA



Ing. Roman Žembera

generálny riaditeľ SSC

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