

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 2155/2012- 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Slovenská správa ciest a.s. Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica

2. Identifikačné číslo

003328

3. Sídlo

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je zlepšenie dopravnej dostupnosti mesta Banská Štiavnica a obce Banský Studenec, najmä vo väzbe na rýchlostnú cestu R1, zníženie dopravnej záťaže v Banskej Belej a diverzifikácia dopravy v Banskej Štiavnici. Uznesením vlády č. 593/2008 z 3.9.2008 bolo uložené v úlohe bod B.12. písm. a) zabezpečiť investorskú prípravu a projektovú dokumentáciu predmetnej stavby vrátane územného a stavebného povolenia s termínom 31.12. 2012.

3. Užívateľ

Verejnosť. Komunikácia v správe Slovenskej správy ciest a.s. Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica.

4. Umiestnenie

Kraj:	Banskobystrický
Okres:	Banská Štiavnica
Obec:	Banská Belá, Banský Studenec, Banská Štiavnica
Katastrálne územie:	Banská Belá, Banský Studenec, Banská Štiavnica

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Výstavba obchvatu s rekonštrukciou cesty v Banskej Štiavnici: 2014 – 2017

Výhľad: 2035

Časový harmonogram výstavby sa určí v Projekte organizácie výstavby, ktorý zostavuje

zhotoviteľ stavby podľa svojich potrieb so zohľadnením požiadaviek investora. V procese výstavby sa vychádza aj z Projektu organizácie dopravy, ktorým sa zabezpečí náhradné dočasné fungovanie dopravy. Orientačný postup výstavby je v poradí: vybudovanie zariadenia staveniska, prekládky inžinierskych sietí a demolácie, výrubu a hrubé terénne práce, múry, mosty, chodníky, komunikácia, protihlukové steny, dopravné značenie a iné drobné vybavenie cesty. Celý úsek sa bude budovať po etapách.

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Technické a technologické riešenie cesty I/51 – nového obchvatu s rekonštrukciou cesty v Banskej Štiavnici vychádza z pracovných podkladov k pripravovanej dokumentácii stavebného zámeru. (Pozn.: trasa výhľadu nebola doteraz technicky riešená ani na úrovni Technickej štúdie)

Varianty riešenia navrhovanej činnosti

Nulový variant

Súčasná cesta I/51 v úseku Banská Štiavnica – Banská Belá vykazuje nevhodné smerové a výškové vedenie čo znižuje jej dopravnú výkonnosť. Cestu I/51 je možné charakterizovať ako trasu vedenú v ťažkých prírodných podmienkach hornatej oblasti stredného Slovenska s náročným smerovým a výškovým vedením, čo sa prejavuje vo forme negatívnych javov ako sú znížená rýchlosť, nedostatok možností na predbiehací manéver, zvýšená nehodovosť, jazda za pomalými vozidlami, jazda vo vysokých pozdĺžnych sklonoch, náročná zimná prevádzka a údržba a pod.

Hlavne v prietahu katastrálnym územím obce Banská Belá je cesta I/51 vedená nevhodným typom extravilánovej komunikácie, s nevyhovujúcim priestorovým vedením trasy v úzkom a dopravne nebezpečnom koridore. Najkritickejší úsek je za obcou Banská Belá v smere do Banskej Štiavnice, kde jestvujúca cesta prechádza do stúpania (vysokého pozdĺžneho sklonu) v lokalite Hájik. V uvedenom úseku sa nachádzajú malé smerové oblúky polomeru len $R=30$ m spolu s miestami kritického stúpania nad 7,5%. V tomto úseku dochádza k blokovaniu dopravy nákladnou dopravou, k znižovaniu rýchlosti prejazdu, obmedzovaniu priechodnosti a podmieňuje sa dopravná nehodovosť. Kritické je najmä zimné obdobie. Súčasná cesta I/51 predstavuje významný negatívny prvok dopravnej infraštruktúry mesta Banská Štiavnica, čo má nepriaznivý vplyv na rozvoj mesta a celého spádového územia.

Požiadavka variantného riešenia vznikla v priebehu stanovovania rozsahu hodnotenia v druhom procese posudzovania. Varianty boli s obcami prerokované v marci 2012 na mestskom úrade v Banskej Štiavnici. Obce sa konkrétne k variantom nevyjadrili, vyjadrili len podporu realizácii stavby všeobecne. Obec Banský Studenec požaduje ohľadom variantov, na základe požiadavky obhospodarovateľa lesných pozemkov na lokalite Kysihýbeľ SOŠL – Školské lesy, vyjadrenie vlastníka lesných pozemkov LESY SR, š.p., Banská Bystrica.

Posudzované varianty

Úsek cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá sa navrhuje **v troch variantoch** činnosti. Variantne je riešený úsek cesty cca medzi km 1,1 až 3,1. Varianty sa líšia spôsobom prekonávania lesného celku na lokalite Kysihýbeľ.

Červený variant sleduje približne súčasnú asfaltovú cestu, ktorá je prístupovou komunikáciou na skládku odpadov,

fialový variant ide po okraji lesa a

modrý variant les pri Kysihýbli obchádza a to v hlbokom záreze priamo cez kótu 582 m n.m.

Všetky tri varianty si vyžadujú vybudovanie 4-och mostov – dvoch kratších a dvoch dlhších,

ako aj prekonanie skládky odpadov (uzavretej i otvorenej), ktorú bude potrebné v trase vybraného variantu odstrániť až na pevné podložie. Obytné územie je v prípade modrého variantu situované na lokalite Konôpkovci, resp. pozdĺž Kysihýbeľskej ul. vo vzdialenosti 30 až 50 m, v prípade červeného variantu vo vzdialenosti 100 až 200 m (osada Kysihýbeľ). Na hranici lesa, pri výjazde z neho súčasnou asfaltovou cestou sa nachádza nedávno zrekonštruovaná technická pamiatka Akvadukt, ktorá nebude stavbou dotknutá v žiadnom z variantov; modrý ju však tesne obchádza.

Trasa výhľadu nie je alternatívou, ale predstavuje ďalšiu samostatnú etapu v zmysle územného plánu Banskej Štiavnice.

Základné údaje

Trasa cesty v smere od severu na juh začína napojením na súčasné šírkové usporiadanie súčasnej cesty I/51 v zastavanom území obce Banská Belá, pri kóte Pumpergát (Pumpergarten, 482 m n. m.), pokračuje ňou v dĺžke cca 125 m. V tomto úseku je potrebné preklenúť existujúci most dĺžky 12 m, ktorý sa zrekonštruje. V oblúku pri závode DINAS sa odpája na poľnú cestu. Trasa budúcej cesty I/51 potom pokračuje v súbehu s tokom Jasenica, západne od neho, ponad jeho brehovú porast, a je situovaná v polohe (násype) bývalej tzv. štreky – zrušenej (demonтовanej) úzkokoľajnej železničky.

V km cca 1,1 sa dosiaľ spoločný úsek rozvetvuje na varianty červený, fialový a modrý. Varianty sa líšia spôsobom prekonávania lesného celku na lokalite Kysihýbeľ. Červený sleduje približne súčasnú asfaltovú cestu, ktorá je prístupovou komunikáciou na skládku odpadov, fialový ide po okraji lesa a modrý variant les pri Kysihýbli obchádza a to v hlbokom záreze priamo cez kótu 582 m n. m.

Spoločný úsek v k.ú. Banská Štiavnica začína po výjazde z kysihýbeľského lesa v km cca 3,1 a až na jeden úsek v zásade kopíruje súčasnú cestu tretej triedy č. III/5253 z Banského Studenca do Banskej Štiavnice – Poľovnícku a Kolpašskú ul. Úsek je v km cca 4,4 ukončený v križovatke Fándlyho a Drevená ul. Minimalizácia záberov príslušných pozemkov sa uskutoční budovaním oporných a zárubných múrov.

Výhľadová komunikácia sa odpája od navrhovanej cesty v km cca 3,2, ďalej križuje elektrické vedenie, pokračuje v súbehu s ním okolo lokality Šintrovci a kóty Mestské pažite (593,9 m n. m.). V oblúku v koridore medzi dvoma elektrickými vedeniami je ukončená na súčasnej ceste I/51 na južnom okraji Banskej Štiavnice. Výhľad je situovaný v urbanistickom obvode Drieňová nad stanicou a vedie prostredím poľnohospodárskych pôd.

Druh pozemnej komunikácie	cesta I. triedy – I/51
Navrhovaná kategória	. C 9,5/60 . MZ 9,0/50
Staničenie	. variant červený + spol. úseky = 4.400,108 m . variant fialový + spol. úseky = 4.411,354 m . variant modrý + spol. úseky = 4.422,524 m
Šírka komunikácie	. 9,50 m (extravilán) . 9,00 m (intravilán, Banská Štiavnica)
Šírka prídavného pruhu	3,50 m (extravilán)
Počet prídavných pruhov	. spol. úsek + variant červený = 1 úsek v dĺžke 800 m . spol. úsek+variant fialový = 2 úseky v celk. dĺžke 1.400 m . spol. úsek+ variant modrý = 2 úseky v celk. dĺžke 1.400 m
Max. šírka s jednostr. chodníkom	9,5 m + 1,5 m = 11,00 m (Banská Štiavnica)
Počet riešených križovatiek	5 ks

Počet mostov	. spol. úsek+variant červený = 1 + 4 ks v celk. dĺžke 12 + 730 m . spol. úsek + variant fialový = 1 + 4 ks v celk. dĺžke 12 + 800 m . spol. úsek + variant modrý = 1 + 4 ks v celk. dĺžke 12 + 690 m
Počet protihlukových stien	6 ks v celkovej dĺžke 1 080 m

Popis objektov

Spoločný úsek v k.ú. Banská Belá

Km 0,000 – 0,053 – trasa prechádza v pôvodnej trase cesty I/51

Km 0,053 – 0,065 – trasa prechádza v mieste existujúceho mostného objektu dl. cca 12 m, ktorý sa vybúra a zrealizuje nový

Km 0,065 – 0,200 – novonavrhovaná trasa križuje jestvujúcu cestu I/51, v mieste križovania ciest dôjde k jej odkloneniu a pôvodná cesta I. triedy bude následne preklasifikovaná na nižšiu kategóriu

Km 0,200 – 1,125 – trasa prechádza obojstranným zárezom, ktorý dosahuje maximálnu hĺbku cca 15,5 m v km 0,725; na zmiernenie zárezov bude v predmetnom úseku navrhnutý zárubný múr s lanovými kotevnými prvkami

Červený variant v km cca 1,1 – 3,1

Km 1,125 – 1,200 – mostný objekt s dĺžkou cca 75 m

Km 1,210 – 1,275 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 1,275 – 1,350 – trasa prechádza obojstranným zárezom, ktorý dosahuje maximálnu hĺbku cca 5,7 m v km 1,325

Km 1,350 – 1,425 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 1,425 – 1,820 – trasa je vedená mostným objektom s dĺžkou cca 395 m

Km 1,820 – 1,850 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 1,850 – 1,925 – trasa je vedená na spevnenej zemnej pláni

Km 1,925 – 1,940 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 1,940 – 1,985 – trasa je vedená mostným objektom dĺžky cca 45 m

Km 1,985 – 2,040 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 2,040 – 2,275 – trasa je vedená v obojstrannom záreze, v km 2,150 dosahuje hĺbku cca 8,8 m

Km 2,225 – 2,480 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 2,480 – 2,695 – trasa je vedená mostným objektom s dĺžkou cca 215 m

Km 2,695 – 2,825 – trasa je vedená v obojstrannom násype

Km 2,825 – 3,120 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s maximálnou hĺbkou 8,7 m v km 2,900; na zmiernenie záberov pozemkov bude zárez zaistený zárubným múrom s lanovými kotvami

Km 3,120 – 3,140 – trasa je vedená v úrovni spevnenej zemnej pláne s priekopami

Fialový variant v km cca 1,1 – 3,1

Km 1,110 – 1,240 – mostný objekt s dĺžkou cca 130 m

Km 1,240 – 1,375 – trasa prechádza obojstranným zárezom, ktorý dosahuje maximálnu hĺbku cca 5,0 m v km 1,350

Km 1,375 – 1,590 – trasa prechádza obojstranným násypom

Km 1,590 – 1,890 – trasa je vedená mostným objektom s dĺžkou cca 300 m

Km 1,890 – 1,925 – trasa je vedená v násype, pričom na zmenšenie záberov pozemkov bude svah v ľavo podchytený oporným múrom, alebo navrhnutý ako vystužený

Km 1,925 – 2,040 – trasa prechádza v miernom pravostrannom odreze

- Km 2,040 – 2,110 – trasa je vedená mostným objektom s dĺžkou cca 70 m
- Km 2,110 – 2,250 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do 4,0m
- Km 2,250 – 2,375 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 2,375 – 2,400 – trasa je vedená v spevnenej zemnej pláni
- Km 2,400 – 2,475 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do cca 5,0 m
- Km 2,475 – 2,540 – trasa je vedená v strmom svahu, kde v pravo dôjde o vytvoreníu kotveného zárubného múra a v ľavo bude cestné teleso podchytené oporným múrom na mikropilótovom základovom rošte, kotvenom lanovými kotvami
- Km 2,540 – 2,840 – trasa je vedená mostným objektom s dĺžkou cca 300 m
- Km 2,840 – 2,875 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 2,875 – 2,900 – trasa je vedená na spevnenej zemnej pláni
- Km 2,900 – 3,140 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do 3,5 m

Modrý variant v km cca 1,1 – 3,1

- Km 1,150 – 1,250 – mostný objekt s dĺžkou cca 100 m
- Km 1,250 – 1,300 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 1,300 – 1,400 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do cca 5,0 m
- Km 1,400 – 1,550 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 1,550 – 1,900 – mostný objekt s dĺžkou cca 350 m
- Km 1,900 – 1,925 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 1,925 – 2,075 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do cca 10,0 m, na zmenšenie záberov pozemkov bude v danom úseku zárez zaistený kotveným zárubným múrom
- Km 2,075 – 2,175 – mostný objekt s dĺžkou cca 100 m
- Km 2,175 – 2,675 – trasa je vedená v obojstrannom záreze s maximálnou hĺbkou cca 17,0 m, zárez bude zaistený kotveným zárubným múrom
- Km 2,675 – 2,700 – trasa je vedená v miernom pravostrannom odreze
- Km 2,700 – 2,740 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 2,740 – 2,880 – mostný objekt s dĺžkou cca 140 m
- Km 2,880 – 3,000 – trasa je vedená v miernom ľavostrannom odreze
- Km 3,000 – 3,140 – trasa je vedená v pravostrannom odreze

Spoločný úsek v k.ú. Banská Štiavnica

- Km 3,140 – 3,250 – trasa je vedená v obojstrannom násype
- Km 3,250 – 3,275 – trasa je vedená v ľavostrannom násype
- Km 3,275 – 3,830 – trasa je vedená v pôvodnom výškovom vedení existujúcej komunikácie
- Km 3,730 – 4,050 – trasa je vedená v obojstrannom násype; na zamedzenie záberu súkromných pozemkov bude zemné teleso navrhnuté ako vystužený násyp, prípadne podchytené opornými múrmi vpravo aj vľavo
- Km 4,050 – 4,400 – trasa je vedená v pôvodnom výškovom vedení existujúcej komunikácie, s podchytením ľavého násypu v km 4,225 – 4,350 oporným múrom

Zoznam stavebných objektov cesty a ich popis

Príprava pozemkov zariadenia staveniska

Stavebný dvor je vhodné zriadiť v areáli závodu DINAS. Predpokladaná výmera zariadenia staveniska je cca 14 000 m³.

Cesta I/51

Komunikácia mimo zastavaného územia obcí	
· kategória	C 9,5/60
· nespevnená krajnica	2x0,50 m (započítaná do voľnej šírky)
· spolu	9,50 m
· šírka prídavného prúdu	1x3,50 m (pre pomalé vozidlá)
Komunikácia v zastavanom území obcí	
· kategória	MZ 9,0/50
· šírka jazdných pruhov	2x3,50 m
· vodiace pružky	2x0,50 m
· bezpečnostný odstup	2x0,50 m (započítaná do voľnej šírky)
· šírka medzi zvýš. obrubníkom	9,00 m
· šírka jednostran. chodníka	1x2,00 m
· max. šírka s jednostr. chodníkom	11,00 m
Prídavné pruhy	
<input type="checkbox"/> km 0,200 – 1,000, dĺžky 800 m po pravej strane v smere staničenia (červený variant)	
<input type="checkbox"/> km 0,200 – 1,000, dĺžky 800 m po pravej strane v smere staničenia (fialový variant)	
<input type="checkbox"/> km 2,000 – 2,600, dĺžky 600 m po pravej strane v smere staničenia (fialový variant)	
<input type="checkbox"/> km 0,200 – 1,000, dĺžky 800 m po pravej strane v smere staničenia (modrý variant)	
<input type="checkbox"/> km 2,050 – 2,650, dĺžky 600 m po pravej strane v smere staničenia (modrý variant)	
Rozšírenie komunikácie pre prídavný pruh pre pomalé vozidlá potrebné na vyradenie a zaradenie pomalých vozidiel sa vykoná na dĺžke 50 m.	
Križovatky	
sú riešené úrovňovo. Ich poloha je daná jestvujúcimi komunikáciami. Navrhovaná trasa si vyžiada vybudovanie, alebo úpravu nasledovných križovatiek:	
<input type="checkbox"/> km 0,125 – napojenie opúšťanej cesty I/51, ktorá zabezpečí napojenie Banskej Belej s cestami III. triedy	
<input type="checkbox"/> km 3,080 – napojenie cesty III/5253 na Banský Studenec	
<input type="checkbox"/> km 3,620 – napojenie miestnej obslužnej komunikácie	
<input type="checkbox"/> km 3,710 – napojenie miestnych obslužných komunikácií	
<input type="checkbox"/> km 4,000 – napojenie obchvatu na existujúcu cestu I/51	
Tunel ŽSR	
V staničení cca 3,1 – 3,75 je trasa vedená v súbehu s tunelom ŽSR. Nevyhnutné tu je rešpektovať nasledovné zásady: zemné práce bezotrasovými technológiami, komunikáciu dôsledne odvodniť, vypracovať statický posudok pôsobenia novej trasy komunikácie na ostenie tunela	

Odtáženie časti skládky komunálneho odpadu a jej úprava

Cesta vo všetkých troch variantoch zasahuje do rekultivovanej skládky komunálneho odpadu. Časť materiálu skládky je potrebné odtážiť až na únosné podložie. Odhadovaný rozsah prác je 3 000 m², vrátane úpravy čela skládky.

Mosty

Kríženie s vodnými tokmi a terénnymi nerovnosťami je riešené mostmi v staničení:

Spoločný úsek k.ú. Banská Belá

km 0,053 – 0,065 – mostný objekt v mieste exist. mosta s dĺžkou cca 12 m

Červený variant v km cca 1,1 – 3,1

km 1,125 – 1,200	–	mostný objekt s dĺžkou cca 75 m
km 1,425 – 1,820	–	mostný objekt s dĺžkou cca 395 m
km 1,940 – 1,985	–	mostný objekt s dĺžkou cca 45 m
km 2,480 – 2,695	–	mostný objekt s dĺžkou cca 215 m

Fialový variant v km cca 1,1 – 3,1

km 1,110 – 1,240	–	mostný objekt s dĺžkou cca 130 m
km 1,590 – 1,890	–	mostný objekt s dĺžkou cca 300 m
km 2,040 – 2,110	–	mostný objekt s dĺžkou cca 70 m
km 2,540 – 2,840	–	mostný objekt s dĺžkou cca 300 m

Modrý variant v km cca 1,1 – 3,1

km 1,150 – 1,250	–	mostný objekt s dĺžkou cca 100 m
km 1,550 – 1,900	–	mostný objekt s dĺžkou cca 350 m
km 2,075 – 2,175	–	mostný objekt s dĺžkou cca 100 m
km 2,740 – 2,880	–	mostný objekt s dĺžkou cca 140 m

Mostné konštrukcie budú navrhnuté ako monolitické, predpäté komôrkové, s dĺžkou polí prispôbenou miestnym morfológickým pomerom

Geotechnické konštrukcie

Z dôvodu nižšieho záberu pôdy a zníženia objemu zemných prác, ako aj z dôvodu zníženia zásahu do súkromných pozemkov budú vybudované oporné a zárubné múry. Predpokladá sa použitie monolitických konštrukcií s upraveným podhl'adom, prípadne s protihlukovými stenami.

Spoločný úsek k.ú. Banská Belá

km 0,300 – 0,900	–	zárubný múr vpravo s dĺžkou 600 m
km 1,150 – 1,185	–	oporný múr vľavo s dĺžkou 35 m

Červený variant v km cca 1,1 – 3,1

km 1,875 – 1,925	–	oporný múr vpravo s dĺžkou 50 m
km 2,100 – 2,250	–	podchytenie svahu pre preložku miestnej

komunikácie

		vpravo s dĺžkou 150 m
km 2,250 – 2,475	–	oporný múr vľavo s dĺžkou 225 m

Fialový variant v km cca 1,1 – 3,1

km 2,475 – 2,550	–	trasa je vedená v strmom svahu, kde vpravo dôjde o vytvorení kotveného zárubného múra a vľavo bude cestné teleso podchytené oporným múrom na mikropilótovom základovom rošte, kotvenom lanovými kotvami; dĺžka 75,0 m
------------------	---	---

Modrý variant v km cca 1,1 – 3,1

km 1,925 – 2,050	–	trasa je vedená v obojstrannom záreze s hĺbkou do cca 10,0 m, na zmenšenie záberov pozemkov bude v danom úseku zárez zaistený kotveným zárubným múrom; dĺžka 125 m
km 2,200 – 2,675	–	trasa je vedená v obojstrannom záreze s maximálnou hĺbkou cca 17,0 m, zárez bude zaistený kotveným zárubným múrom; dĺžka 475 m

Spoločný úsek k.ú. Banská Štiavnica

km 3,475 – 3,575	–	zárubný múr vľavo s dĺžkou 100 m
km 3,725 – 3,850	–	zárubný múr vpravo s dĺžkou 125 m
km 3,875 – 4,075	–	oporný múr vľavo s dĺžkou 200 m
km 3,900 – 4,000	–	oporný múr vpravo s dĺžkou 100 m
km 4,075 – 4,150	–	zárubný múr vpravo s dĺžkou 75 m
km 4,250 – 4,275	–	oporný múr vľavo v s dĺžkou 25 m

Pozn.: cesta je preriešená zatiaľ iba na úrovni technickej štúdie. V ďalších fázach projektovej prípravy sa predbežne len modelovo premietnutý rozsah násypov a zárezov podstatne zredukuje, keď sa spresní poloha oporných a zárubných múrov na základe vyhodnotenia viacerých faktorov, najmä však topografie terénu, statiky, inžinierskogeologických pomerov atď.

Protihlukové steny

Na zníženie akustických vplyvov budú osadené protihlukové steny približne na týchto miestach:

ochrana bytovky pri závode DINAS na úrovni cca km 0,2 vpravo (134 m)

ochrana osamelého RD v km cca 0,4 vľavo (122 m)

ochrana RD na Poľovníckej ul. v km cca 3,35 vpravo (290 m)

ochrana RD na Poľovníckej ul. v km cca 3,39 vľavo

ochrana RD na Fándlyho ul. v km cca 3,65 vpravo (131 m)

ochrana RD na Kolpašskej ul. v km cca 3,65 vľavo (150 m)

Protihlukové steny sa vybudujú z oceľových profilov, do ktorých sa vloží buď priehľadná výplň na báze materiálu LEXAN, alebo alternatívne iný akusticky a architektonicky vhodný materiál.

Demolácie objektov

Demolovať bude potrebné jeden objekt v areáli závodu DINAS (320 m³) a existujúci most v km 0,053 – 0,065 v dĺžke 12 m (115 m³).

Demolácie drobných objektov

Demolovať bude potrebné existujúce oplotenia pri závode DINAS a oplotenia pri rodinných domoch, existujúce betónové plochy a priepusty.

Úpravy miestnych komunikácií

K úpravám MK dôjde v súvislosti s úpravou križovatky v Banskej Belej v km 0,125 a jej príľahlej komunikácie III/5256 v dĺžke 70 m a účelovej komunikácie v dĺžke 90 m, ktorá bude napojená na komunikáciu III/5256. Zároveň si táto preložka vyžiada úpravu parkoviska pred firmou DINAS.

So stavbou súvisí aj vybudovanie prístupových ciest k pozemkom rozdelených stavbou a preložky poľných ciest.

Rekultivácia dočasne zabratých pozemkov

Dočasný záber poľnohospodárskych pôd predstavujú manipulačné pásy. Rekultivácia bude pozostávať z odstránenia spevňujúcich prvkov a kameňov, likvidácie prístupových komunikácií na stavenisko, navozenia kultúrnej vrstvy a jej rozhrnutia.

Vegetačné úpravy a náhradná výsadba

V rámci vegetačných úprav a náhradnej výsadby sa uplatnia krajinárske zásady riešenia priestoru za účelom zníženia erózie pôdy, stabilizácie pôdy, zníženia hlučnosti, znečistenia ovzdušia, vytvorenia prepojovacieho prvku medzi dielom a krajinou. Riešenie bude spočívať v zakladaní trávnatých plôch a výsadbe drevín. Predpokladaný počet vysadených drevín je 3 200 ks.

Rekultivácia opustených úsekov ciest

Opustené úseky ciest v Kysihýbeľskom lese sa technicky a biologicky zrekultivujú na využitie v lesnom hospodárstve.

Rekonštrukcie oplotenia

Objekt predstavuje rekonštrukciu stavbou zasiahnutého oplotenia závodu DINAS a rodinných domov v Banskej Štiavnici v celkovej dĺžke cca 200 m. Oplotenie sa zrealizuje ako architektonické na betónovej podmurovke, alebo podľa dohody.

Dažďová kanalizácia (odvodnenie)

Povrchová voda z komunikácie v zastavanom území bude odvedená uličnými vpustami do dažďovej kanalizácie. V mieste priečneho sklonu k oporným múrom budú zachytené cestnou

kanalizáciou a odvedené do terénu.

Odvodnenie vozovky mimo zastavaného územia obcí bude zabezpečené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom. Zrážkové vody zo svahov zemného telesa budú zachytené priekopou a odvedené do upravených alebo novovybudovaných vtokových častí priepustov, alebo do terénu. Odvodnenie pláne je zabezpečené priečnym min. sklonom 3% vo vrstve štrkopiesku do pozdĺžneho trativodu DN160.

Preložka (ochrana) kanalizácie

V prietahu mestom Banská Štiavnica bude nevyhnutné zrealizovať rekonštrukciu, prípadne prekládku súčasnej dažďovej kanalizácie. Predpokladá sa použitie rúr PVC DN300 v dĺžke cca 500 m s napojením na súčasný kanalizačný systém.

Preložka (ochrana) vodovodu

V území mesta Banská Štiavnica a obce Banská Belá sa nachádzajú vodovody, ktoré križujú, resp. sú v súbehu s novonavrhnutou cestou I/51. Bude ich nutné ochrániť, resp. preložiť v súlade s platnými STN.

Prekládka 2x110 vedenia VVN č. 7506/7886 v km cca 3,3 (v počte 1 ks p.b.)

Prekládka 22 kV vedení VN

8 úsekov v celkovej dĺžke okolo 1 650 m

Prekládka vonk. vedení NN

5 úsekov v celkovej dĺžke okolo 1 600 m

Prekládka kábelových vedení NN

2 úseky v celkovej dĺžke okolo 200 m

Prekládka verejných osvetlení

v obci Banská Belá v dĺžke 600 m

v meste Banská Štiavnica v dĺžke 1 695 m

VO meteorologická stanica; demontujú sa súčasné osvetľovacie stožiare a osadia sa 3 ks nových stožiarov výšky 6 m, vrátane napojenia zemných káblov

Preložka miestnych telefónnych káblov

Dotknuté budú miestne zemné a nadzemné telefónne káble od km 3,1 po KÚ. Kolízne miesta budú riešené budú riešené novými kábelovými rozvodmi v nevyhnutnom rozsahu zhodných profilov a konštrukcie. Odhad rozsahu preložky je 1 300 m.

Prekládka VTL plynovodu

DN200 v km 0,35 – 1,85

V uvedenom staničení dochádza v oblasti Banskej Belej ku kolízii s VTL plynovodom DN200. Trasa tu ide v násype bývalej železnice, kde je uložený aj VTL plynovod DN200. Prekládka mimo cesty sa zrealizuje v dĺžke 1 600 m. Potrebné bude aj preložiť prípojku tohto plynovodu pre závod DINAS. Celková dĺžka prekládky prípojky je 170 m. Z dôvodu neprerušenía dodávky zemného plynu sa na plynovode počas prekládky vybuduje v mieste prepojení dočasný obtok DN100. Prepojenie prekladaného plynovodu sa vykoná uzatváracím zariadením Wiliamson.

DN100 v km 3,25

V uvedenom staničení sa plynovod rozdeľuje na dve vetvy DN100. Kolízne vetvy sa v dĺžke 590 a 200 m preložia mimo cesty. Z dôvodu trvalej dodávky zemného plynu sa na plynovode počas prekládky vybuduje v mieste prepojení dočasný obtok DN80. Prepojenie prekladaného plynovodu sa vykoná uzatváracím zariadením Wiliamson.

Prekládka STL plynovodov

v km 0,19

V uvedenom staničení koliduje s cestou existujúci STL rozvod zemného plynu pre bytovku situovanú vedľa Dinasky. Prekládka bude v dĺžke 80 m.

v km 3,25

V uvedenom staničení dôjde ku kolízii s existujúcim STL plynovodom v Banskej Štiavnici.

Prekládka mimo cesty predstavuje 170 m. V mieste križovania s navrhovanou cestou sa plynovod uloží do chráničky dĺžky 36 m.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Posudzovaný úsek cesty bol projekčne preriešený Technickou štúdiou z roku 2000 (Kuráň, J. a kol., XI/2000, IPOS s.r.o. Banská Bystrica, ďalej len TŠ 2000) ako cesta „II/525 Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica“. Rozhodnutím zo dňa 1.7.2009 sa uskutočnila delimitácia ciest a zmena zaradenia cesty II/525 s preradením do siete ciest I. triedy ako cesta I/51 v úseku Hontianske Nemce (križovatka s cestou I/66) - Hronská Dúbrava (R1).

Úsek Hronská Dúbrava – Banská Belá bol v TŠ 2000 riešený jednovariantne ako prestavba súčasnej komunikácie. Úsek Banská Belá – Banská Štiavnica sa navrhol alternatívne, z toho alternatíva č. 1 v trase súčasnej cesty cez obec Banská Belá a lokalitu Hájik, alternatíva č. 2 v súbehu so súčasnou cestou, južne od nej a alternatíva č.3 ako obchvat mesta Banská Štiavnica v novej trase, pozdĺž toku Jasenica a cez Kysihýbeľský les.

Navrhovaná rekonštrukcia a modernizácia s rozšírením cesty Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica bola posúdená z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 127/1994 Z. z. v znení neskorších predpisov a bolo vydané záverečné stanovisko MŽP SR č. 1548/02-4.3 zo dňa 25.4.2002, ktoré odporučilo alternatívu č. 3 (červenú). Platnosť tohto záverečného stanoviska MŽP SR listom č. 2980/11- 3.4./ml zo dňa 30.05.2011 nepredĺžilo.

Predmetom aktualizovaného hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení ďalších predpisov (ďalej len zákon) sa pre účely ďalších projektových etáp (DÚR, DSZ) stal čiastkový úsek cesty I/51 podľa pôvodne odporúčanej alternatívy č. 3 trasovanej od Banskej Belej pozdĺž toku Jasenica, ďalej cez Kysihýbeľský les s výjazdom na cestu III/5253 od Banského Studenca (Poľovnícka ul.). Vzhľadom na to, že pokračovanie trasy cesty v zastavanom území mesta Banská Štiavnica, Poľovníckou a Kolpašskou ul. s ukončením v križovatke Drevená a Fándlyho ul., nevyhovuje parametrom cesty I. triedy, je potrebné rekonštruovať aj uvedenú mestskú komunikáciu.

Uvedený úsek cesty I/51 o dĺžke 4,4 km nepodlieha posúdeniu vplyvov na životné prostredie (viď tabuľku nižšie), avšak vzhľadom na možné financovanie stavby z európskych fondov, kde sa požaduje posúdenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie, podal navrhovateľ SSC IVSC Banská Bystrica podnet na MŽP SR v zmysle § 20 ods. 1 písm. f) zákona.

Navrhovaná činnosť je zaradená do Prílohy č. 8 zákona 24/2006 Z.z., kapitola 13. Doprava a telekomunikácie:

Pol Čís	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zist'ovacie konanie)
2.	Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane	od 10 km stavebnej dĺžky	od 5 do 10 km stavebnej dĺžky

MŽP SR listom č. 2155/12-3.4/ml zo dňa 31.1.2012 vydalo podľa § 20 ods. 6 zákona rozhodnutie, že navrhovaná činnosť „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ sa bude posudzovať podľa zákona.

Dňa 22.2.2012 sa na MŽP SR uskutočnilo rokovanie v rámci rozsahu hodnotenia pre navrhovanú činnosť. Mesto Banská Štiavnica sa z časových dôvodov nemohlo zúčastniť

prerokovania návrhu rozsahu hodnotenia, preto písomnou formou (list č. 1692/2012/Výst., zo dňa 21.2.2012) požiadalo k bodu 2.2. Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia zapracovať 16 okruhov otázok súvisiacich s navrhovanou činnosťou a ich zapracovanie do správy o hodnotení. Na rokovaní sa dohodlo, že SSC IVSC Banská Bystrica prekonzultuje s dotknutými obcami trasu navrhovaného variantu, prípadne jeho modifikáciu.

Koncept trasy a jeho modifikácie sa prezentovali dotknutým obciam Banská Belá, Banský Studenec a Banská Štiavnica na rokovaní, ktoré sa uskutočnilo dňa 12.3.2012 v zasadacej miestnosti mestského úradu Banská Štiavnica. Dohodlo sa, že k predloženým variantom podajú dotknuté obce stanoviská. Stanovisko obce Banská Belá bolo prezentované pri osobnom stretnutí so starostom počas terénnej obhliadky návrhu cesty dňa 12.3.2012. Stanovisko doručila obec Banský Studenec (list zo dňa 15.3.2012). Stanovisko mesta Banská Štiavnica bolo prezentované ústne na rokovaní v Banskej Štiavnici. Stanoviská dotknutých obcí sú podporné s tým, že mesto Banská Štiavnica si v rámci pripravovaných zmien a doplnkov územného plánu ponechá výhľad pre ďalšiu etapu obchvatu urbanistickým obvodom Drieňová nad stanicou (okolo kóty Mestské pažite). Obec Banská Belá zakomponuje cestu do pripravovaného územného plánu obce a požiadalo o dodanie grafického konceptu trasy v mierke 1:10 000. Obec Banský Studenec požaduje, na základe požiadavky obhospodarovateľa lesných pozemkov na lokalite Kysihýbeľ SOŠL – Školské lesy, vyjadrenie vlastníka lesných pozemkov LESY SR, š.p. Banská Bystrica.

MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom s prihliadnutím na podnet a výsledky rokovaní a diskusie v rámci prerokovania návrhu rozsahu hodnotenia určilo podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia (list č. 2155/12-3.4/ml zo dňa 10.4.2012) pre varianty:

od km 0,0 - 1,7 spoločný variant

od km 1,7 - 3,0 variantné riešenie troch variantov

od km 3,0 - koniec úseku - spoločný variant.

Osobitne popísať predpokladané základné závažné vplyvy výhľadového vedenia trasy cesty od km 3 po napojenie na cestu I/51 pod Akusitom.

Plnenie podmienok Rozsahu hodnotenia je vyhodnotené v textovej prílohe správy o hodnotení. Podmienky boli splnené.

Pozn.: v správe o hodnotení červený variant predstavuje pôvodne odporúčanú alternatívu z predchádzajúceho procesu posudzovania a varianty fialový a modrý jeho modifikácie. Predmetnú stavbu je potrebné vnímať ako novú stavbu cesty I. triedy v od Banskej Belej po výjazd na cestu III/5253 v dĺžke cca 3,1 km a vo zvyšnom úseku vedenom Poľovníckou a Kolpašskou ul. ako prestavbu súčasnej cesty v dĺžke cca 1,3 km.

Okrem tejto trasy sa v rozsahu hodnotenia požadovalo aj popísanie predpokladaných základných závažných vplyvov výhľadového vedenia trasy cesty od km 3,2 návrhu po napojenie na cestu I/51 na južnom okraji Banskej Štiavnice. Orientačná dĺžka trasy výhľadu je 1,8 km.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť ENVING, s.r.o., Rakovčík, v júni 2012. Zodpovednou riešiteľkou bola RNDr. Iveta Mociková, CSc. - odborne spôsobilá osoba na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie zapísaná do zoznamu pod číslom 32/95-OPV.

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest a.s. Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica, predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 31 zákona správu o hodnotení navrhovanej činnosti „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ na posúdenie podľa zákona dňa 25.7.2012.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení navrhovanej činnosti

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, Odbor environmentálneho posudzovania, po skontrolovaní náležitostí, podľa § 33 ods. 1 zákona rozoslalo správu o hodnotení všetkým zainteresovaným subjektom.

Správa o hodnotení bola zverejnená na webovom sídle ministerstva (www.enviroportal.sk). Dotknuté obce podľa § 33 ods. 2 informovali verejnosť o doručení správy o hodnotení a zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní spôsobom v mieste obvyklým.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovania správy o hodnotení „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ sa konali v dotknutých obciach v auguste 2012 :

- 21.8.2012 v zasadacej miestnosti Mesta Banská Štiavnica (19 občanov),
- 22.8.2012 v zasadacej miestnosti Obce Banská Belá (7 občanov),
- 22.8.2012 v zasadacej miestnosti Obce Banský Studenec (4 občania),

Mesto Banská Štiavnica:

Verejné prerokovanie otvoril zástupca primátorky JUDr. Lukačko, ktorý privítal prítomných a predstavil zástupcu navrhovateľa SSC IVSC Banská Bystrica (Ing. Valenta), zástupcu projektanta Amberg Engineering (Ing. Briganta, RNDr. Mociková) a zástupcu MŽP SR (Ing. Luciaka). Potom vyzval na prezentáciu projektu.

Dr. Mociková predstavila trasu návrhu cesty I/51 pozdĺž toku Jasenica, varianty prekonania oblasti Kysihýbeľského lesa s vyústením cesty na Poľovníckej ul. a vedením ďalej Kolpašskou ul. až po križovatku Drevená – Fándlyho ul. Prezentovaná bola aj trasa výhľadu okolo kóty Mestské pažite. Stručne boli osvetlené dopravné pomery. Ing. Valent doplnil údaje o dôvod návrhu projektu, ktorým je nevyhovujúca dostupnosť Banskej Štiavnice súčasnou cestou I/51, ktorá nevyhovuje stavebno-technicky, smerovým a výškovým vedením najmä v úseku medzi Banskou Belou a Banskou Štiavnicou, kde na lokalite Hájik dochádza k častej dopravnej nepriechodnosti v dôsledku rôznych havarijných udalostí, predovšetkým v zimnom období. Dalším významným dôvodom je, že navrhovaná trasa preložky v novej polohe pozdĺž toku Jasenica už raz bola odporučená procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie – záverečným stanoviskom MŽP SR z roku 2002.

Pôvodné alternatívy cesty podľa technickej štúdie z r. 2000 sa premietli projektorom.

MUDr. Kortiš z RÚVZ požiadal o vizuálnu prezentáciu projektu. Premietla sa trasa červeného variantu na podklade ortosnímkov a fotomontáže.

Ďalej prebiehala diskusia, v ktorej občania kládli svoje otázky, pripomienky a námietky, na ktoré podľa možnosti priebežne reagovali zástupcovia investora:

Otázky a pripomienky sa týkali najmä: záberov konkrétnych parciel, vplyvov na chránené územia a technické pamiatky, možnosti iného smerovania trasy, vzdialenosti navrhovanej cesty od obytných domov, narušenia kľudovej zóny okolo sídliska Drieňová, protihlukových opatrení, vplyvov starých banských diel na plánovanú cestu, vplyvov na biotu, financovanie stavby, zásah do rekultivovanej skládky.

Na otázky odpovedali zástupcovia investora a spracovateľka správy o hodnotení : presné požiadavky na zábery pozemkov budú riešené v územnom konaní, navrhovaná trasa vychádza z predchádzajúceho procesu posudzovania a územnoplánovacej dokumentácie, na vstupe do Banskej Štiavnice trasa využíva existujúcu cestu, dôvodom výstavby cesty nie je výhľadový nárast dopravy a zlepšenie dopravnej dostupnosti mesta, predpokladá sa financovanie stavby z operačného programu doprava pre roky 2014-2017, minimálna vzdialenosť cesty od domu

bude 15 m (teraz je 20), cesta povedie ponad skládku mostom.

Väčšina otázok a pripomienok občanov sa premietla do písomného stanoviska Ing. Maďarovej a 40 občanov k správe o hodnotení, ktoré je citované a komentované v ďalších častiach záverečného stanoviska.

Obec Banská Belá

Verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti na životné prostredie cesty „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ bolo zabezpečené obcou Banská Belá po dohode a v spolupráci s navrhovateľom Slovenskou správou ciest, IVSC Banská Bystrica a konalo sa dňa 22.8.2012 o 17,00 hod. v zasadacej miestnosti obce Banská Belá.

Verejné prerokovanie vplyvu stavby na životné prostredie otvoril starosta obce Banská Belá pán MVDr. Babirád. Starosta uviedol, že sú o stavbe informovaní a chcú prejednať len zmenu pripojenia prístupovej cesty na cestu cez Banskú Belú, ktorá by mala slúžiť pre tri obytné objekty. Na premietnutom výkrese stavebného projektu navrhol miesto pripojenia obslužnej komunikácie v súčasnosti vedenej na p. č. 1848/1 a 1848/2. Projektant aj investor vyslovil súhlas a nemali k návrhu pripomienku.

Pani Nemčeková mala otázku ako to bude s autobusovou dopravou. Starosta uviedol, že po výstavbe bude súčasná cesta I. triedy cez Banskú Belú preklasifikovaná na cestu III. triedy a autobusy budú po nej jazdiť tak ako doposiaľ, aj stými zastávkami ako doteraz.

Stretnutie uzavrel p. starosta s tým, že na tú cestu čakajú a budú radi, ak sa čím skôr zrealizuje, nakoľko sa o tom hovorí už pomaly 20 rokov.

Záznam z verejného prerokovania bol zaslaný na MŽP SR, odbor environmentálneho posudzovania.

Obec Banský Studenec

Verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti cesty „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ bolo zabezpečené obcou Banský Studenec po dohode a v spolupráci s navrhovateľom Slovenskou správou ciest, IVSC Banská Bystrica a konalo sa dňa 22.8.2012 o 15,00 hod. v zasadacej miestnosti obecného úradu.

Okruh diskusie bol nasledovný:

Otázky technického charakteru a časového harmonogramu.

Ďalšie otázky boli ohľadne výkupov pozemkov.

Obyvatelia vyjadrili súhlas s budovaním preložky cesty.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

V zákonom stanovenej lehote podľa § 35 zákona boli doručené od dotknutých subjektov nasledovné písomné stanoviská:

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií, Odbor pozemných komunikácií, list č. 00665/2012-SCDPK/z.45160 zo dňa 8.8.2012

Odporúča pre ďalšiu projektovú prípravu **červený variant**.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, Odbor výkonu štátnej správy, list č. 7060/2012-2.2 zo dňa 31.8.2012

MŽP SR si vyžiadalo zo ŠOP SR k správe o hodnotení stanovisko listom č. 7060/2012-2.2 zo dňa 6.8.2012. Po preštudovaní správy o hodnotení, ako i na základe stanoviska ŠOP SR k nemu dáva nasledovné stanovisko:

Posudzovaná investičná činnosť nie je v priamej kolízii so žiadnym maloplošným chráneným

územím (CHA Arborétum Kysihýbel s 3. st. ochrany sa nachádza vo vzdialenosti cca 40 m), nezasahuje do žiadneho územia európskeho významu. V širšom okolí posudzovanej stavby sa nachádzajú tieto územia európskeho významu: SKÚEV0265 Suť, SKÚEV0216 Sitno a SKÚEV0266 Skalka. Vzhľadom na vzdialenosť od posudzovanej stavby sa nepredpokladá významný vplyv na tieto územia. Posudzovaná činnosť sa realizuje v území s 2. st. ochrany – CHKO Štiavnické vrchy.

Správa o hodnotení rieši možné strety migračných trás obojživelníkov v súvislosti s Drieňovským potokom a tokom Jasenica, ako i kolízie s migráciou väčších i menších suchozemských živočíchov formou podchodov, ako i navádzacích prvkov na tieto podchody. Ministerstvo odporúča navrhovanú činnosť realizovať v **červenom variante**. Zdôvodnenie tohto variantu ako optimálneho z pohľadu záujmov ochrany prírody je uvedený na str. 156 a 157 správy o hodnotení a ministerstvo sa s ním stotožňuje.

KRAJSKÝ PAMIATKOVÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI, list č. BB-2012/1478-2/5268/FAT z 23.8.2012

V predmetnom území sa nenachádza žiadna vyhlásená kultúrna pamiatka. V širšom okolí sa nachádza viacero historických technických pamiatok.

Požaduje:

V prípade výskytu archeologických pamiatok vykonať archeologický výskum. V intraviláne obcí venovať pri stavebných prácach zvýšenú pozornosť archeologickým nálezom. Prípravné a projektové práce prerokovať s KPÚ BB.

KRAJSKÝ ÚRAD ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V BANSKEJ BYSTRICI

list č. 03/2012/804-Pr

K predloženej správe o hodnotení nemá žiadne pripomienky.

REGIONÁLNY ÚRAD VEREJNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA SO SÍDLOM V ŽIARI NAD HRONOM, list č. D/2012/01335 zo dňa 27.8.2012

Požaduje, aby boli dodržané limity hluku vo vonkajšom prostredí. V prípade, že to nie je možné z technických dôvodov, požaduje dodržanie hlukových pomerov vo vnútornom prostredí. Z hľadiska zdravotno – hygienického odporúča realizovať variant 2 – modrý. Na negatívny postoj občanov upozorňoval už v minulosti. Navrhuje vypracovať taký variant, ktorý zabezpečí pre obyvateľov neprekročenie hluku nad povolenú prípustnú hodnotu.

RÚVZ vydáva záväzné stanovisko a navrhuje, aby povoľujúci orgán v ďalšom štádiu konania požadoval, aby investor prehodnotil a hľadal najoptimálnejší variant trasovania cesty tak, aby hlukové pomery z prevádzky cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat, neprekračovali prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre kategóriu územia III. uvedené v tabuľke č. 1 vyhlášky č. 549/2007 Z.z.

BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Odbor regionálneho rozvoja, list č. 7379/2012/ODDUPZP-002 30724/2012 zo dňa 13.8.2012

Navrhovaná činnosť je v súlade s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, jeho zmien a doplnkov a pripravovaná stavba "I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat" je v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC Banskobystrický kraj – Zmeny a doplnky 2009 v zmysle Záväzných regulatívov funkčného a priestorového usporiadania územia a to v zmysle regulatívu:

- 6.1.20.2 Rekonštruovať a vybudovať cestu I/51 v úseku Hontianske Nemce (I/66 - R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica (I/50 – R1) s obchvatom mesta Banská Štiavnica, zároveň je verejnoprospešnou stavbou zaradenou do časti II. Verejnoprospešné stavby ako:

- 1.21.3 cesta I/51 (pôvodne II/525) v úseku Hontianske Nemce (I/66 - R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica (I/50 – R1) s obchvatom mesta Banská Štiavnica, rekonštrukcia a vybudovanie cesty.

Z pohľadu vplyvu na ŽP odporúča **červený variant**. K predloženej správe o hodnotení má pripomienku k obrázkom č. 4, 5, 6 a 7 na str. 29 a 30, kde v popiskách obrázkov je cesta Banská Belá – Banská Štiavnica označená nesprávne ako I/79.

KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI, list č. 2012/00350 zo dňa 17.8.2012

KPÚ v Banskej Bystrici v stanovisku konštatuje, že z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy je najvýhodnejší **červený variant**. Vzhľadom na malú podrobnosť predloženej dokumentácie však nie je možné jednoznačne označiť najvýhodnejší variant, zodpovedajúci zásadám ochrany poľnohospodárskej pôdy. Z dôvodu, že realizáciou zámeru dôjde k trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy, tento bude v ďalšom konaní podrobnejšie posudzovaný v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy. V ďalších stupňoch dokumentácie KPÚ požaduje dôsledne rešpektovať opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, predovšetkým vo vzťahu k novej erózii, kompaktii a kontaminácii dotknutej poľnohospodárskej pôdy. KPÚ v Banskej Bystrici nemá k správe o hodnotení ďalšie pripomienky.

OBVODNÝ ÚRAD ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V BANSKEJ ŠTIAVNICI, list č. A/2012/00775/BS-DUR zo dňa 23.8.2012

Orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny nemá námietky k správe o hodnotení a súhlasí s realizáciou trasy – **červený variant**.

Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva nemá pripomienky k správe o hodnotení. Podmienky pri nakladaní s odpadmi budú stanovené pri predložení projektovej dokumentácie na vyjadrenie v rámci stavebného konania.

Orgán štátnej správy ochrany ovzdušia nemá v tomto stupni posudzovania k danej navrhovanej činnosti ďalšie pripomienky.

Orgán štátnej vodnej správy so zreteľom na povahu a rozsah navrhovanej činnosti, po prihliadnutí na skutočnosť, že podľa správy o hodnotení navrhovaná činnosť nezasahuje do ochranných pásiem vodárenských zdrojov, neohrozuje ochranu vodných zdrojov a ich korýt a po posúdení očakávaných vplyvov jednotlivých variantov s ohľadom na ich vplyv na množstvo, režim a kvalitu povrchových vôd a podzemných vôd, nemá námietky k správe o hodnotení a súhlasí s realizáciou trasy – **červený variant**.

Záver: Obvodný úrad životného prostredia v Banskej Štiavnici nemá k predloženej Správe o hodnotení „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“, navrhovateľa SSC, IVSC so sídlom v Banskej Bystrici zásadné pripomienky a súhlasí s realizáciou trasy – **červený variant**.

OBVODNÝ LESNÝ ÚRAD V ŽARNOVICI, list č. 2012/00375 zo dňa 22.8.2012

OLÚ navrhuje pre účely umiestnenia stavby vybrať **červený variant**. Pri umiestnení stavby podľa údajov obsiahnutých v červenom variante dôjde síce k väčšiemu záberu lesných pozemkov ako v ostatných variantoch umiestnenia stavby, ale pre účely vybudovania miestnej komunikácie bude z väčšej časti použitá trasa a plocha súčasnej asfaltovej cesty Kysihýbeľským lesom s tým, že existujúca stará cesta sa vybúra a zrekultivuje. Pri umiestnení stavby cesty podľa červeného variantu nedôjde k deleniu lesných porastov v danej lokalite na menšie koridory a tým k sťaženiu ich obhospodarovania.

OBVODNÝ BANSKÝ ÚRAD V BANSKÁ BYSTRICA, list č. 1222-2247/2012 zo dňa 14.8.2012

K správe o hodnotení obchvatu **nemá pripomienky** z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Z hľadiska ochrany záujmov chránených podľa zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov a zákona SNR č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov nebudú dotknuté záujmy ochrany a využívania nerastného bohatstva.

V súvislosti s návrhom obchvatu upozorňuje na skutočnosť, že ide o územie na ktorom bola v minulosti vykonávaná banská činnosť. Následkom tejto činnosti by mohlo dôjsť k ohrozeniu navrhovanej stavby z dôvodu poddolovania územia (staré banské diela).

OKRESNÉ RIADITEĽSTVO HASIČSKÉHO A ZZ, ŽIAR NAD HRONOM, list č. 1222-2247/2012 zo dňa 14.8.2012

Nemá pripomienky.

ING. BEATA MAĎAROVÁ, Kysihýbelská 15, 969 01 Banská Štiavnica, list z 27. 8. 2012 – stanovisko občanov k verejnému prerokovaniu správy o hodnotení (40 podpisov)

Dňa 21.8.2012 sa konalo Verejné prerokovanie „Správy o hodnotení projektu 1/51 Banská Štiavnica - Banská Belá, obchvat“, v meste Banská Štiavnica, navrhovateľ správy je Slovenská správa ciest a.s. Bratislava, investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica. Na základe predneseného návrhu štúdie sa ako občania (Ing. Beata Maďarová a 40 občanov Banskej Štiavnice, ktorí sa pripojili k listu Ing. Beaty Maďarovej adresovanej Mestu Banská Štiavnica dňa 27.8.2012) vyjadrujú k tomuto projektu, v ktorom vidia závažné nedostatky a výrazné riziká, preto v nižšie uvedenom texte predkladajú aj návrh na lepšie riešenie, ktoré by bolo finančne menej náročné a malo by omnoho menší negatívny dopad na občanov Banskej Štiavnice.

Vyjadrenie občanov k správe o hodnotení:

Sústredíme sa na červený úsek, ktorý bol vyhodnotený ako najlepší variant v predkladanej „Správe“.

1. Úsek 0,0 -1,4 km - k tomuto úseku nemáme žiadne pripomienky

2. Úsek 1,4 - 1,8 km - tu sa nachádza bývalá skládka TKO Principlac, ktorá bola v roku 2009 uzatvorená a zrekultivovaná prostredníctvom nenávratného príspevku v hodnote 1,61 milióna Eur (48.531.053,29 Sk).

Tento projekt bol financovaný zo štrukturálnych fondov EÚ a štátneho rozpočtu SR prostredníctvom Operačného programu životné prostredie, opatrenie 4.5 - Uzatváranie a rekultivácia skládok odpadov. Cez skládku je projektovaný most v dĺžke 395 metrov. Sú projektované piliere priamo do skládky. Rekultivovaná skládka je hlboká cca 30-50 metrov a vykopať piliere do odpadu je z technického hľadiska náročné, v Správe na stane 111 sa presne uvádza:

„Ďalším inžinierskogeologickým problémom je prítomnosť rekultivovanej skládky komunálnych odpadov Principlac v km 1,78-1,88, pri čele ktorej sa začala tvoriť ďalšia skládka charakteru zmesového komunálneho odpadu. Celková plocha, ktorú bude potrebné odťažiť až na únosné podložie je vo všetkých troch variantoch návrhu cesty 1/51 rovnaká a dosahuje okolo 3 000 m², odhad objemu je 15 200 m³. Odťažené antropogénne navážky sa vyvezú na skládku odpadov.“

Viete si vôbec predstaviť previezť rekultivované smetisko niekam inam? Kde chce investor previezť odpad? Počíta sa v projekte s finančným krytím takej neúnosnej akcie?

Otvorenie skládky by bolo porušením aj podmienok zmluvy o uzatvorení skládky na dobu 30

rokov. Hrozilo by, že Mesto Banská Štiavnica by muselo vrátiť nenávratný príspevok. Má Mesto takéto prostriedky k dispozícii? Vrátenie peňazí by poškodilo všetkých občanov Banskej Štiavnice, aj tých čo s touto cestou nemajú nič spoločné.

Celý projekt má 5 mostných konštrukcií, čo je na tak krátky úsek neštandardné až megalomanské, finančne neprimerané.

3. Úsek 1,8 - 3,0 - prechádza cez lesný porast Kysihýbelský les, kde sa konštatuje že „Červený variant sleduje približne súčasnú asfaltovú cestu, ktorá je prístupovou komunikáciou na skládku odpadov“.

Ak sa pozriete na projekt bližšie, tak vôbec nekopíruje pôvodnú cestu, ale zarezáva sa v časti 2,1- 2,2 km hlboko do kopca, kde je projektovaný oporný múr dlhý 150 metrov s výškou 8,8 metra. A tak isto v úseku 2,3-2,4 km, a hneď na to je most dlhý 215 metrov. Asfalt na tejto ceste už dávno nie je, sú len čiastočné pozostatky, skôr je to spevnená poľná cesta. Takže tvrdenie, že by bol len minimálny zásah do lesa je zavádzajúci.

4. Úsek 2,8 - 3,1 km - prechádza cez pozemok kde na pravej strane sa nachádzajú tri domy na ulici Kysihýbelská a na ľavej strane je jeden rodinný dom na parcele číslo 5230/2, tiež ulica Kysihýbelská, súpisné číslo 1126/15 (majiteľ p. Maďar).

Podľa „Obr. 1 Výhľad“ prechádza tento červený úsek od rodinného domu vo vzdialenosti 0,5 -1 meter, kde je projektovaný oporný múr v dĺžke 225 metrov a výškou 8,7 metra. V správe sa nikde neuvádza, že pri otváraní kopca do hĺbky 8,7 metra môže prísť k zosuvu pôdy a zrúteniu sa tohto domu. Dom nemôže stáť na opornom múre, či už z bezpečnostného hľadiska tak aj statického. V úseku 3,1 km tiež navrhovaná cesta prechádza bezprostredne pri rodinnom dome, parcela číslo 5234/4 (majiteľ p. Čakloš), cca 1,5 metra, čo je neúnosné.

5. Úsek 3,1 km - je projektovaný kruhový objazd v blízkosti 15 metrov od Arboréta Banská Štiavnica (nie 50 metrov ako je to uvedené v správe).

Význam tohto územia chráneného 3.stupňom ochrany Vyhláškou KÚŽP v Banskej Bystrici č.3/2005 sa nemusíme ani bližšie zmieňovať. Každý súdny človek vie, a nemusí byť ani odborník na dreviny, akú hodnotu toto územie má.

6. Úsek 3,3 - 3,6 km - prechádza cez Poľovnícku ulicu, kde sa nachádzajú na pravej strane 6 domov a na ľavej strane 3 domy a 2 domy sú rozostavané. Tu je projektovaná cesta, ktorá zaberie z pozemkov vlastníkov 5 metrov, čím sa priblíži k domom na necelých 10 metrov.

V projektovej dokumentácii je počítané s protihlukovou stenou v dĺžke 290 metrov. Táto stena bude umiestnená pred domami z južnej až juhozápadnej strany, čo znemožní akýkoľvek slnečný svit, zabráni svetlu, aj keby bola postavená z priesvitného materiálu. Riziko nefunkčnosti tejto protihlukovej steny vidíme vtom, že musí byť prerušovaná z dôvodu prístupu k domom, priamo až kolmo na dom. Čiže protihluková stena nerieši zníženú kvalitu bývania, ani odhlučnenie cesty.

Ľudia dlhé roky zvyknutí na kľudnú komunikáciu, môžu mať zdravotné problémy, keď zrazu budú musieť čeliť neprimeranému hluku. Obyvatelia Poľovníckej a Kysihýbelskej ulice si postavili domy v lokalite Banskej Štiavnice, ktorá je skôr charakterom „majera“, čím chceli kľud v bývaní. Takýto zásah do ich psychiky môže viesť k depresiám a neurózam, čo je tiež treba zdôrazniť.

7. Úsek 3,6 - 3,7 km - prechádza zónou okolo sídliska Drieňová, kde býva cca 5 tisíc obyvateľov, čo je 50% z celkového počtu obyvateľov mesta.

Paneláková výstavba je postavená v dosť stiesnenom rozsahu, preto obyvatelia sídliska využívajú na prechádzky s deťmi, či psami, časť kde sa nachádza Súkromná hotelová akadémia, ulica Drieňová. Preať túto kľudovú zónu hlavnou cestou, ktorá bude zabezpečovať centrálnu dopravu je z bezpečnostného hľadiska nevhodná. Riešením by bol podchod, alebo most, ale to by bolo ďalšie navýšenie i tak finančne náročného projektu.

8. Úsek 3,7-4,0 km - prechádza komunikácia zastaveným územím mesta, ulicou Kolpašskou, priamo vyúsťuje popri železničnom tunely Trate mládeže. V správe sa uvádza:

„Trasa je vedená v obojstrannom násype; na zamedzenie záberu súkromných pozemkov bude zemné teleso navrhnuté ako vystužený násyp, prípadne podchytené opornými múrmi vpravo aj vľavo.“ Rodinný dom na parcele číslo 5369/2 je bezprostredne pri tomto opornom múre, vo vzdialenosti 0,5 metra. A čo sa týka bytovky na ľavej strane, na parcele číslo 5385/1, oporný múr vo výške 4,35 metra zasahuje priamo do tejto stavby.

Podľa výpovedí svedkov, ktorí stavali železničný tunel, ako aj z dobových informácií medzi železničným tunelom a cestou sa nachádza ďalší tunel takzvaný odvodňovací tunel, ktorý je v hĺbke 4-8 metrov. Pri stavbe v prípade zanedbania takýchto informácií by mohlo dôjsť k prepadnutiu sa cesty ako aj prepadnutie sa domov v blízkosti narušenia statiky pôdneho celku. Navrhovaná cesta 2x križuje železničný tunel, čo znamená aj odvodňovací tunel. Na stane 110 „Správa“ síce hovorí o potrebe ďalších seizmických posudkov, čo ale zase finančne navýši celý projekt.

9. Finančné riziko projektu - Celkové náklady sú 15.908.484,- Eur v cenových reláciách z roka 2000. Pripomínam že je rok 2012. Pri tak rozsiahlom projekte nebolo možné vyčíslenie projektu v reálnych cenách? Či ide o zámerné skreslenie finančnej náročnosti projektu? Investor predpokladá financovanie z Operačného plánu Doprava pre roky 2014 - 2020, prioritná os 3. Riziko vidíme v tom, že peniaze na projekt vo výške 15,9 mil. Eur z EÚ budú nepostačujúce a dôjde k zastaveniu rozostavaného úseku. Potom celá scenéria krásnej prírody Banskej Štiavnice sa premení na nedokončené stavenisko s opustenými piliermi na 5 mostov, 8 opornými múrmi, vyrúbanými stromami, vybagrovanými kopcami. Nebude vôľa kompetentných úradníkov navýšiť rozpočet, hlavne v dnešnej kríze verejných financií, kedy nie sú peniaze na prevádzkovanie nemocníc, školstva, dôchodkov. Určite sa nenájdu peniaze na stavanie mostov ponad smetisko. Ministerstvo dopravy uberie peniaze na stavbu diaľnic, aby mohli dofinancovať 4,5 km úsek do Banskej Štiavnice? Ráta Mesto aj s touto alternatívou, že ak nebude finančne zabezpečená tak megalomanská stavba, bude musieť si požičať peniaze na komerčnej báze, a splácať to budú všetci občania, mesto nebude mať na nič peniaze. Dnes mesto hospodári na hrane, nevieme si ani predstaviť čo by sa dialo v Banskej Štiavnici potom.

Návrh:

Sme si všetci Štiavničania vedomí, že v Banskej Belej je cesta už neúnosná a vybudovanie obchvatu je potrebné.

Predkladáme alternatívny návrh, ktorý by bol finančne prijateľnejší, menej by zasahoval do prírody, chráneného územia a v menšej miere by poškodzoval občanov mesta. Bol by kratší, nemuseli by sa budovať mosty a nezaťažoval by životné prostredie v takej miere.

1. Úsek 0,0 - 1,4 km by bol zhodný s projektom ktorý navrhuje SSC a.s. Bratislava.
2. Úsek 1,4 - 4,0 km by neprechádzal ďalej ponad smetisko mostom, ale by pokračoval popri smetisku, popri odkalisku, popod Kalváriu po lúkach a pasienkoch až ku sídlisku Drieňová, kde by sa zárezom popri Nemocnici pripájal na ulicu SNP (malý obchvat), cestu 525, cez parcelu 7548/1, oproti vyššie je benzínová pumpa VION. Navrhovaná cesta by sa pripájala na tú istú cestu ako je v projekte len o 200 metrov vyššie.

Je faktom, že už pri Nemocnici boli postavené 2 nové domy a 1 dom je zatiaľ len zameraný (parcely 5283/76, 5283/77, 5283/72), ale vzdialenosť rodinných domov nad navrhovanou cestou (ul. SNP pod Kalváriou) a pod navrhovanou cestou (pri Nemocnici) je cca 30 metrov, čo je postačujúce pre novú cestu. Náš návrh by sa týkal čiastočného obmedzenia len u dvoch domov, čo v prípade červeného variantu cez Kysihýbel, by sa dotýkal až 16 už existujúcich domov a 8 plánovaných.

V tomto návrhu je síce vyššie stúpanie, vyšší sklon cesty, ale dá sa to zohľadniť vybudovaním tretieho pruhu, poprípade štvrtého pruhu, lebo je tu na to dostatok miesta. Tiež je možné celú cestu udržiavať chemickým posypom, v prípade cesty cez Kysihýbel bol projektovaný len

posyp drťou. V zimných mesiacoch je posyp drťou nevhodný na cesty I. triedy, riziko dopravných nehôd by bolo omnoho vyššie ako je teraz cez Hájik, ktorý je udržiavaný chemickým posypom.

Táto cesta by nekrižovala žiadne migrujúce cesty živočíchom, zvieratám, lebo je na otvorenom priestranstve, nachádzajú sa tu len nízke kríky a náletové nelesné drevinové vegetácie. Nenachádzajú sa tu žiadne chránené biotopy.

V prípade, že by bol náš návrh prijateľnejší, sme ako občania ochotní pomôcť k jeho riešeniu svojou odbornosťou ako aj ochotou prispieť k dobrej veci.

Územie Kalvárie bolo Vyhláškou KÚ ŽP v Banskej Bystrici č. 8/2011 z 28. novembra 2011 podľa §1 „Zrušenie ochrany chráneného areálu Banskoštiavnická kalvária" a účinnosťou od 1.1.2012. Popod Kalváriu by bol príchod do Banskej Štiavnice majestátny, impozantný, hodný takého historického mesta, ktoré je zapísané do zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

Predkladáme tento návrh, len ako podnet na lepšie riešenie, a aj naďalej sme hrdými občanmi mesta Banská Štiavnica.

JÁN KONÔPKA A ALENA KONÔPKOVÁ, POLOVNÍCKA 8, 969 01 BANSKÁ ŠTIAVNICA list zo dňa 9.9.2012 doručený na MsÚ Banská Štiavnica 10.9.2012

Občania vo svojom nesúhlasnom stanovisku vyjadrujú :

- zásadný nesúhlas so zásahom do ich pozemku
- námietku a nesúhlas s obchvatom z hľadiska dopravného napojenia pozemkov na verejnú komunikáciu
- požiadavku hľadania iného variantu.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle §36 zákona (kto a kedy vypracoval odborný posudok a jeho závery)

Posudok v zmysle § 36 zákona č. 24/2006 Z. z. spracoval: RNDr. Anton Auxt, na základe určenia Ministerstva životného prostredia SR listom č. 2155/2012-3.4/ml z dňa 27.8.2012. Posudzovateľ je vedený v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 52/95-OPV podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Posudok bol vypracovaný v októbri 2012. Posudok bol spracovaný na základe predloženej Správy o hodnotení navrhovanej činnosti a vlastných zisťovaní, s prihliadnutím na doručené stanoviská.

V posudku bolo konštatované, že posudzovaná správa o hodnotení zodpovedá nárokom, ktoré zo zákona vyplývajú pre spracovanie tohto stupňa dokumentácie. Dokumentácia je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č.11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Posudzovateľ konštatoval, že metódy použité na vyhodnotenie dopadov činnosti zodpovedali účelu hodnotenia vplyvov na životné prostredie a formulované závery sú vo väčšine prípadov relevantné. Spracovateľ posudku odporučil navrhovanú činnosť vo variante preferovanom správou o hodnotení – červený variant s doplnením požiadavky na akceptovanie významných námietok, najmä obyvateľov a požiadaviek vznesených v procese hodnotenia. Súčasne kladie dôraz na dodržanie opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplývajúcich zo správy o hodnotení a stanovísk k nej vydaných.

K Posudku bol vypracovaný doplnok, v ktorom posudkár zdôrazňuje, že v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné venovať maximálnu pozornosť vedeniu komunikácie v blízkosti obytných domov tak, aby hlukové pomery neprekračovali prípustné hodnoty. Ďalej uvádza, že v prípade, že uvedené nie je možné splniť, cesta môže byť povolená len po

kruhový objazd v km 3,1 -3,2 s tým, že ďalej bude pokračovať v trase uvádzanej ako „výhľad“.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Predmetom hodnotenia vplyvov na životné prostredie bol:

- variantný návrh cesty I/51 vedený v koridore od Banskej Belej pozdĺž toku Jasenica, ďalej cez Kysihýbeľský les až po križovatku so súčasnou cestou III. triedy od Banského Studenca; ďalší úsek vedený intravilánom Banskej Štiavnice predstavuje rekonštrukciu súčasnej cesty Poľovníckou a Kolpašskou ul. až po križovatku Drevená – Fándlyho ul.
- Územnoplánovacia dokumentácia mesta Banská Štiavnica zachováva aj predpoklad výhľadu trasovania cesty od Poľovníckej ul. ďalej južným smerom, so začiatkom v priestore medzi Drieňovským potokom a vedením VVN, ďalej okolo kóty Mestské pažite a osady Drieňová, kde sa stáča JZ a Z smerom na južný okraj Banskej Štiavnice s napojením na súčasnú cestu I/51. V zmysle rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti sa požaduje „osobitne popísať predpokladané základné závažné vplyvy výhľadového vedenia trasy cesty“. Pre výhľad neexistuje technické riešenie ani na úrovni technickej štúdie, ani tu neboli vykonané základné prieskumy, takže hodnotenie vplyvov na životné prostredie je iba rámcové.

V ďalšom je uvedený stručný opis najzávažnejších vstupov, výstupov a vplyvov :

VPLYVY NA OBYVATELSTVO

Z hľadiska kvality a pohody života, sociálno-ekonomických súvislostí, nárokov na demolácie a zdravotných rizík, je potrebné pri návrhu cesty I/51 zdôrazniť:

- elimináciu kolízneho úseku na lokalite Hájik v k.ú. Banská Belá;
- odľahčenie dopravného zaťaženia centra Banskej Belej až o 62% (rok 2035);
- stiesnené priestorové pomery prieluky medzi 6-podlažnou bytovkou č. 231 v Banskej Belej a závozom DINAS so zvýšenými nárokmi na stavebno-technické riešenie z hľadiska hygieny a bezpečnosti;
- prerozdelenie tranzitnej dopravy v Banskej Štiavnici zníži dopravné intenzity na starom obchvate (Fándlyho, SNP) z prognózovaných cca 6 333 asi na polovicu (rok 2035), a zvýši dopravné intenzity na Kolpašskej a Poľovníckej ul. na cca 3 300 (rok 2035);
- odľahčením tranzitu po starom obchvate sa vo vyššej miere ochráni historické centrum Banskej Štiavnice s pamiatkovou rezerváciou i historické centrum Banskej Belej a zhodnotia sa východiská pre ich ďalší priestorový rozvoj;
- zlepšenie dostupnosti regiónu Banskej Štiavnice prinesie rozvojové impulzy pre podnikateľské resp. ekonomické prostredie, zvýši sa potenciál pre cestovný ruch a rekreáciu, prípadne obytné a rekreačné funkcie územia;
- lepší sa tiež plynulosť cestnej premávky, s čím súvisí zníženie produkcie výfukových plynov vozidiel, skráti sa dĺžka cesty a prepravný čas, zvýši sa bezpečnosť premávky, zníži sa nehodovosť a cestovné náklady;
- počas výstavby vznikne niekoľko desiatok pracovných pozícií stavebných robotníckych a remeselníckych profesií; počas prevádzky vzniknú pracovné príležitosti v súvislosti s údržbou komunikácie a zelene, úpravami resp. opravami cesty atď.;
- asanovať bude nutné jednu hospodársku budovu v areáli DINAS a most v Banskej Belej;
- hluková záťaž je eliminovateľná navrhnutými protihlukovými opatreniami.

Porovnanie variantov

V úseku návrhu cesty I/51 riešenom alternatívne je pri porovnaní jednotlivých variantov rozdiel v dopadoch na kvalitu a pohodu života, kde sa ako najnevýhodnejší javí modrý variant z dôvodu blízkosti rodinných domov pozdĺž Kysihýbeľskej ul. a na lokalite Konôpkovci – Majer vzdialených len 20 až 30 m resp. 100 m; pre uvedenú obytnú zónu je preto výhodnejší fialový alebo červený variant. Obytné zóny osady Kysihýbeľ sú v dostatočnej vzdialenosti, najbližšie je červený variant.

Poradie podľa dopadov na obyvateľstvo: 1. fialový, 2. červený, 3. modrý

Je potrebné uviesť, že obyvatelia Poľovníckej ulice zaujali negatívne stanovisko k rozšíreniu existujúcej cesty. Okrem zásahu do majetkov poukazujú na neriešenie prístupov na pozemky. Návrh obyvateľky Maďarovej uvádza možnosť nového variantu.

Vplyv záberu pozemkov bude kompenzovaný náhradami, vplyvy hluku budú minimalizované technickými opatreniami. V prípade nerealizácie preložky cez Poľovnícku ulicu, pôjde doprava po existujúcej nezrekonštruovanej ceste, To znamená, že nebude záber majetkov, ale taktiež nebudú minimalizujúce opatrenia proti hluku.

Etapa výhľadu si nevyžiada žiadne asanácie, je relatívne bezkolízna z hľadiska kvality a pohody života a podobne ako návrh cesty I/51 je prospešná sociálno-ekonomicky pri predpokladaných nízkych zdravotných rizikách.

VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE, NERASTNÉ SUROVINY, GEODYNAMICKÉ JAVY A GEOMORFOLOGICKÉ POMERY

Identifikované boli nasledovné významnejšie vplyvy na horninové prostredie, geomorfologické pomery, geodynamické javy a nerastné suroviny pri návrhu cesty I/51:

- inžiniersko-geologické vlastnosti sú zhoršené intenzívnym zvetrávaním podkladu, ktoré postihuje do značných hĺbok (10 až 15 m) najmä tektonicky a hydrotermálne narušené horniny;
- veľké výškové rozdiely terénu v trase i početné striedanie vyvýšení a nižšie položených miest zásadným spôsobom limitujú nároky na stavebno-technické riešenie s dopadom na dopravné pomery, najmä v úseku riešenom variantne;
- zložité morfológické pomery sa odrážajú v značných nárokoch na manipuláciu so zemnými hmotami;
- prítomnosť podzemných diel (železničný tunel, známe i neznáme banské diela) môže v dôsledku vibrácií z výstavby alebo prevádzky cesty vyvolať statické poruchy;
- výskyt svahových deformácií (malého plošného zosunu v km 0,7-0,9 vľavo), potreba jeho sanácie;
- prítomnosť rekultivovanej a živej skládky odpadov a nutnosť odťazenia časti skládky.

Porovnanie variantov

V hodnotenom návrhu cesty I/51 boli zistené vplyvy čo sa týka inžiniersko-geologických vlastností podkladu, z hľadiska interakcie s podzemnými dielami, výskytu svahových deformácií a antropogénnej navážky v miere identickej pre všetky varianty, vrátane spoločných úsekov. Sú dva podstatné faktory, ktoré vyvolávajú značné rozdiely vo variantoch: geomorfologické pomery a objem manipulovaných zemín.

Poradie podľa vplyvov na horninové prostredie: 1. červený, 3. fialový, 3. modrý

VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Vplyv cesta – klíma je potrebné hodnotiť pri návrhu cesty I/51 vo vzájomnej interakcii:

- cesta bude v nepatrnej miere pôsobiť na mikroklimatické pomery - vzduch nad zastavanou líniou cesty sa bude rýchlejšie a viac otepľovať (letné obdobie) a aj ochladzovať (zimné obdobie) ako v nulovom stave (antropogénne neporušené prostredie);
- klimaticky bude pre dopravné pomery rizikové najmä zimné obdobie s potenciálom vysokých úhrnov snehových zrážok, tvorby námrazy a poľadovice; v porovnaní so súčasným stavom sa však situácia zlepší.

Porovnanie variantov

Vysoký pozdĺžny sklon vo variantoch fialovom a modrom s potrebou vybudovania prídavných pruhov pre pomalé vozidlá vyvolá v klimaticky zhoršených podmienkach polohorskej oblasti zvýšené nároky na údržbu v zimnom období – bude nutné použiť častejšie a viac technických solí, najmä vo variante modrom, ktorý je vedený otvorenou krajinou. V týchto variantoch je vyššie aj riziko nehôd z hľadiska dopravných pomerov a vo vzťahu ku klimatickým podmienkam v porovnaní s červeným, ktorý má malý pozdĺžny sklon.

Poradie podľa klimatických podmienok: 1. červený, 2. fialový, 3. modrý

VPLYVY NA OVZDUŠIE

Predikcia znečistenia ovzdušia v okolí návrhu cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá sa vykonala metódou matematického modelovania pomocou programu CadnaA verzia 4.2.139. vo vzťahu k požiadavkám podľa zákona č. 137/2010 Z. z. a vyhlášky MPŽPaRR č. 360/2010 Z. z.

Sledované znečisťujúce látky predstavujú NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzén. Výsledky výpočtu poukazujú na to, že prídavná cestná doprava po plánovanom novom úseku cesty I/51 nespôsobí prekračovanie krátkodobých či dlhodobých limitov pre sledované znečisťujúce látky z pohľadu ochrany zdravia v zmysle platnej legislatívy.

Porovnanie variantov

Posúdenie vplyvu škodlivín z cestnej dopravy sa vykonalo pre referenčný červený variant. Príspevky k znečisteniu ovzdušia v okolí cestnej komunikácie sú nízke. Vyplýva to z relatívne nízkej intenzity dopravy. Z hľadiska miery dopadov na kvalitu ovzdušia je možné hodnotené varianty považovať za rovnocenné.

VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Stavba ani prevádzka cesty I/51 nemá žiadne podstatné nároky na zdroje povrchových či podzemných vôd; vplyv na režim povrchových (vypúšťanie odkanalizovaných a vyčistených vôd do recipientu Štiavnica), či podzemných vôd (odvodnenie zosuvu a geotechnických konštrukcií) je nepodstatný. Vplyvy na vodné pomery súvisia so vznikom odpadových zrážkových vôd vypúšťaných voľne do terénu prostredníctvom priekop; zaťažené budú nerozpustnými látkami, ropnými látkami a v zime aj rozpustnými látkami z použitia technických solí (NaCl); právne predpisy na ochranu podzemných vôd neustanovujú limity pre odpadové vody z pozemných komunikácií, len v prípade zastavaných území sa požaduje zisťovanie a vykonanie opatrení.

Porovnanie variantov

Z hľadiska vplyvov na množstvo, režim a kvalitu povrchových či podzemných vôd sú varianty identické, okrem menšieho rozdielu v imisnom zaťažení odpadových zrážkových vôd z pozemnej komunikácie odvedených do terénu, nakoľko varianty s vyššími pozdĺžnymi sklonmi a väčšou plochou vozovky majú vyššie nároky na zimnú údržbu – použitie technických solí.

Poradie podľa vplyvov na vodné pomery: 1. červený, 2. fialový, 2. modrý

VPLYVY NA PÔDU

Realizáciou rekonštrukcie cesty I/51 dôjde k úbytku výmery poľnohospodárskych a lesných pôd. Poľnohospodárske pôdy v trase medzi Banskou Štiavnicou a Banskou Belou sú v 6., 7. a 9. skupine kvality v zmysle zákona č.220/2004 Z.z. a nejedná sa o chránené pôdy. Hlavnou pôdnou jednotkou sú kambizeme, stredne ťažké až ťažké, hlinité a piesočnatohlinité, prevažne stredne hlboké, stredne až silne skeletovité.

Hlavné vplyvy na pôdy spočívajú v úbytku výmery poľnohospodárskych a lesných pôd, kde odhad záberu poľnohospodárskych pôd je v rozmedzí 49 160 až 60 920 m², lesných pozemkov v rozmedzí 4 890 až 16 910 m² (pozn.: zábery sú vyhodnotené spolu so spoločnými úsekmi, mimo zastavaného územia obcí).

Záber pôd a odhad objemu skrývky pôd

variant*	PP [m ²]	LP [m ²]	PP + LP	hlbka pôdy [m]	objem skrývky [m ³]
červený	49 160	16 910	66 070	0,3	19 821
fialový	51 910	12 470	64 380	0,3	19 314
modrý	60 920	4 890	65 810	0,3	19 743

* zábery sú spolu so spoločnými úsekmi, mimo zastavaného územia obcí

Pôdy v trase budovanej cesty, vrátane manipulačných pásov budú zhrnuté a dočasne uskladnené na určených depóniách. V rámci rekultivácie územia v závere stavebnej činnosti budú opätovne rozhrnuté v okolí línie komunikácie. Vhodné je tiež umiestnenie na plochách, kde dôjde k odťaženiu časti skládky odpadu.

Porovnanie variantov

Podľa objemu pôdných skrývok sú rozdiely medzi jednotlivými variantmi minimálne. Z hľadiska záberu poľnohospodárskych pôd je najvýhodnejší červený variant, najmenej výhodný je modrý variant. Z hľadiska záberu lesných pozemkov je najvýhodnejší modrý variant, najmenej výhodný je červený variant. Zaberané poľnohospodárske pôdy nie sú chránené (sú v 6., 7. a 9. skupine kvality), preto pri stanovovaní poradia variantov je vhodné uprednostniť kritérium záberu lesných pozemkov.

Poradie podľa vplyvov na pôdy: 1. modrý, 2. fialový, 3. červený

VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Fauna

Významnejšie dopady na živočíšstvo dotknutého územia predstavuje stret cesty I/51 s migračnými funkciami územia. Bariéra v kritickom úseku v km 0,7 – 2,7 nie je kontinuálna, ale je prerušená mostmi – dvoma dlhšími a dvoma kratšími u všetkých variantoch, ktoré umožnia ťah chránených obojživelníkov v čase rozmnožovania a pohyb väčších i menších suchozemských živočíchov za potravou a pod. Na zlepšenie migračných väzieb sa navrhuje umiestnenie navádzacích prvkov s nasmerovaním na prechod popod mosty, pre obojživelníky v podobe nízkeho obojstranného plôtika v celom úseku km 0,7 – 2,7 (s prerušením v úsekoch mostov), pre suchozemské živočíchy v podobe vysokého oplotenia o dĺžke 30 až 200 m na oboch stranách cesty pred začiatkom mosta v km 1,425 (červený), 1,590 (fialový) resp. 1,550 (modrý variant).

Porovnanie variantov

Z hľadiska miery dopadov na živočíšstvo vo väzbe na čiastočný vznik migračnej bariéry sú hodnotené varianty identické.

Nelesná vegetácia

Významnejšie dopady na nelesnú vegetáciu dotknutého územia pri návrhu cesty I/51 predstavuje záber krovinových porastov. Zásah do nelesnej vegetácie bude kompenzovaný založením trávnatých plôch a výsadbou krovín na násypoch a zárezoch.

Porovnanie variantov

Ako najvýznamnejší vplyv na nelesnú vegetáciu je možné hodnotiť výrub krovinných porastov, miestami v pokročilejšej sukcesii. Najmenší záber je vo variante modrom, porovnateľné zábery sú vo variante fialovom a červenom.

Poradie variantov podľa vplyvov na nelesnú vegetáciu: 1. modrý, 2. fialový, 2. červený.

Lesná vegetácia

Dopady návrhu cesty I/51 na lesnú vegetáciu predstavujú predovšetkým zábery lesných pozemkov v medziach LHC Kysihýbeľ aj vo vzťahu k hodnotnejším častiam biotopu Ls5.1, fragmentácia lesného celku v kontexte plánu zachovania alebo demontáže súčasnej cesty, vznik porastových stien, ktoré majú zvýšenú náchylnosť na pôsobenie abiotických a biotických činiteľov. Zmierňujúcim opatrením bude v červenom variante demontáž pôvodnej asfaltovej cesty, a jej terénna a biologická rekultivácia na ploche cca 8 000 m². Pri ostatných variantoch sa s odstránením súčasnej cesty a zalesnením nepočíta, nakoľko celistvosť cesty zostane zachovaná.

Porovnanie variantov

Najvýznamnejšími vplyvmi na lesnú vegetáciu na lokalite Kysihýbeľ je predovšetkým záber lesa, fragmentácia lesa a s tým súvisiace otvorenie porastových stien, ktoré sú náchylnejšie na pôsobenie abiotických a biotických činiteľov s potenciálnym dopadom na zdravotný stav lesov. Do úvahy je potrebné brať aj výskyt cennejších častí biotopu Ls5.1, ako aj zachovanie (fialový a modrý variant) alebo demontáž (červený variant) súčasnej asfaltovej cesty cez les.

Poradie variantov podľa vplyvov lesnú vegetáciu: 1. modrý, 2. červený, 3. fialový.

Chránené biotopy

Lesný porast na lokalite Kysihýbeľ tvorí chránený biotop európskeho významu Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy. Za zmienku stoja tri polygóny jednotiek priestorového rozdelenia lesa - porastové skupiny 1 na JPRL 90a a 93. Ide o staršie bučiny v dobrom zdravotnom stave. Stav priaznivosti je klasifikovaný v stupni dobrý až narušený (priaznivý až nepriaznivý). Zášahom do chráneného biotopu je možné očakávať zhoršenie stavu priaznivosti do pásma v stupni narušený najmä podľa indikátorov ako druhové zloženie stromovej vrstvy, bylinné druhy a kry, priestorová štruktúra a zdravotný stav.

Porovnanie variantov

Podľa vybraných indikátorov dôjde v jednotlivých variantoch v rozličnej miere k zníženiu stupňa klasifikácie priaznivého stavu vybraných častí chráneného biotopu Ls5.1 ako je druhové zloženie stromovej vrstvy, bylinné druhy a kry, priestorová štruktúra a zdravotný stav.

Poradie variantov podľa vplyvu na priaznivý stav biotopov: 1. modrý, 2. červený, 3. fialový

VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Zásah do migračných funkcií územia lokálneho významu sú eliminované návrhom podchodov o dostatočnej svetlosti (mosty). Za predpokladu realizácie navrhnutých opatrení – navádzacích prvkov (nízke plôtiky pre obojživelníky, vysoké oplotenie pre väčšie i menšie suchozemské živočíchy), ktoré by živočíchy nasmerovali popod mosty, je možné vplyv na ÚSES významným spôsobom zmierniť.

Porovnanie variantov

Z hľadiska miery dopadov na územný systém ekologickej stability sú hodnotené varianty identické.

VPLYVY NA KRAJINU

Zložky krajiny budú návrhom cesty I/51 ovplyvnené nasledovne:

- štruktúra - v poľnohospodárskej a lesnej krajine medzi Banskou Belou a Banskou Štiavnicou pribudne nový urbanizačný jav – cesta I. triedy s technickými prvkami ako násypy, zárezy, mosty, oporné a zárubné múry, protihlukové steny. Zvyšný úsek návrhu cesty I/51 predstavuje rekonštrukciu existujúcej cesty, takže k zmene zastúpenia štruktúrnych prvkov krajiny nedôjde, okrem krátkeho úseku v km 3,7 až 3,9 (násyp, geotechnické konštrukcie);
- ekologická stabilita - realizáciou činnosti sa ekologická stabilita širšej krajiny nepodporí, ale podstatným spôsobom ani neohrozí;
- scenéria - pohľadové vnemy sa zmenia v okrajovej časti zastavaných území sídiel Banská Belá a Banská Štiavnica. V tesnom kontakte s obytnými objektmi je cesta na začiatku spoločného úseku v Banskej Belej (6-podlažný obytný dom) a v Banskej Štiavnici kontakt (20-30 m) s rodinnými domami pozdĺž Kysihýbeľskej ul. vo variante modrom.

Porovnanie variantov

Dopady realizácie diela na štruktúru krajiny a ekologickú stabilitu sú vyhodnotené pre všetky varianty v širšom kontexte ako nie závažné. Z hľadiska optického vnímania krajiny je pri porovnaní jednotlivých variantov menej výhodný modrý variant, ktorý je v príliš tesnom kontakte na obytnú zónu pozdĺž Kysihýbeľskej ul.

Poradie variantov podľa krajinnoeologických hľadísk: 1. červený, 1. fialový, 3. modrý.

VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Návrh rekonštrukcie cesty I/51 je situovaný v CHKO Štiavnické vrchy, dotknuté územie je v druhom stupni ochrany. Navrhovaná činnosť nie je v priamej ani nepriamej kolízii so žiadnym maloplošným chráneným územím (najbližšie je CHA Arborétum vzdialené 40 m JV smerom), ani so sústavou NATURA, či chránenými vodohospodárskymi záujmami.

Porovnanie variantov

Z hľadiska chránených záujmov ochrany prírody a krajiny, či chránených vodohospodárskych záujmov sú hodnotené varianty identické.

VPLYVY NA URBÁNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Realizáciou rekonštrukcie cesty I/51 sa z dopravného hľadiska

- eliminuje dopravné zaťaženie centra Banskej Belej (asi o dve tretiny v roku 2035),
- vylúči sa kritický úsek na lokalite Hájik;
- prerozdeli sa dopravné zaťaženie centra Banskej Štiavnice (cca polovica pôjde starým obchvatom, cca polovica novým obchvatom);
- zlepší sa dopravná dostupnosť banskoštiavnického regiónu predovšetkým vo väzbe na cestu R1, podporia sa podmienky pre jeho hospodársky a priestorový rozvoj.

Záberom pozemkov sa obmedzí plocha obhospodarovaná lesníkymi a poľnohospodárskymi subjektmi

- v rámci lesných pozemkov najmenej citeľný je záber v modrom variante (0,4890 ha), najviac citeľný je záber vo variante fialovom (1,2470 ha). Červený variant sleduje približne polohu súčasnej cesty s tým, že pôvodnú cestu bude potrebné vybúrať, čím je možné časť dnes zastavaných pozemkov vrátiť na využitie v lesnom hospodárstve; celkový záber bude potom 0,8910 ha.
- v rámci poľnohospodárskej rastlinnej výroby, uvažujúc aj spoločné úseky, je záber obhospodarovaných plôch menej citeľný v červenom (4,9160 ha) a fialovom variante (5,1910 ha), väčší záber je vo variante modrom (6,0920 ha). Pôdy sú v nižšej skupine kvality a v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. nepatria medzi chránené pôdy.

Porovnanie variantov

Realizáciou činnosti sa vyrieši dopravná záťaž v centre Banskej Belej, eliminuje sa kritický úsek na lokalite Hájik, prerozdelení sa stále narastajúca dopravná záťaž v Banskej Štiavnici. Variantné riešenia v časti návrhu cesty I/51 nie sú podstatné pre celkové dopravné pomery na banskoštiavnickej cestnej radiále; miera vplyvu jednotlivých variantov na cestnú dopravu je identická.

Rozdiely vo variantoch spočívajú však v miere záberu lesných a poľnohospodárskych pozemkov.

Poradie podľa vplyvov na lesné hospodárstvo: 1. modrý, 2. červený, 3. fialový.

Poradie podľa vplyvov na poľnohospodárstvo: 1. červený, 1. fialový, 2. modrý

VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY

V dosahu cesty I/51 je len jedna technická pamiatka kultúrno-historického významu – Akvadukt, zrekonštruovaný v roku 2010. Modrý variant ho tesne obchádza vo vzdialenosti len 20 m, ostatné varianty sú v dostatočnom odstupe (70 m).

Porovnanie variantov

Rozdiel spočíva v odstupe od jedinej technickej pamiatky v okolí cesty – Akvaduktu. Z dôvodu, že modrý variant ho tesne obchádza, je menej výhodný oproti ostatným trasám.

Poradie podľa vplyvov na kultúrne a historické pamiatky: 1. červený, 1. fialový, 2. modrý

VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Prítomnosť archeologických nálezov nie je vylúčená v úseku cesty I/51 v km cca 2,90-3,25; zvýšená opatrnosť sa odporúča aj v prípade intravilánov dotknutých obcí. Archeologický posudok, vrátane návrhu opatrení bude vyhotovený v ďalšej etape prípravy diela.

Porovnanie variantov

Z doposiaľ známych skutočností vyplýva, že varianty sú z hľadiska možných vplyvov na archeologické náleziská pravdepodobne identické. Podrobnejšie sa problematika preskúma po výbere variantu.

VPLYVY NA PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ A VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

Cesta I/51 je v km 4,25-KÚ trasovaná významnou geologickou lokalitou „Banská Štiavnica – ťažba polymetalických rúd“ (DP Banská Štiavnica) zapísanou do zoznamu Svetového kultúrneho dedičstva. Vplyv na spomínanú významnú geologickú lokalitu sa neočakáva, čo je potrebné potvrdiť seizmickým posudkom.

Porovnanie variantov

Križovanie trasy cesty s významnou geologickou lokalitou „Banská Štiavnica – ťažba polymetalických rúd“ (DP Banská Štiavnica) sa nachádza v spoločnom úseku v k.ú. Banská Štiavnica, preto sú potenciálne dopady totožné pre všetky varianty.

VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Cesta je navrhnutá v koridore bývalej „štreky“ – jednokolejovej železničky, dnes už neexistujúcej. Návrh cesty je teda pokračovaním tradície dopravného prepojenia. Súvislosť s týmto typom kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy je však nepodstatná.

Porovnanie variantov

Poradie podľa dopadov na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy je pre všetky varianty identické.

INÉ VPLYVY

Iné vplyvy predstavujú nároky na prekládky inžinierskych sietí. Ide zväčša o líniové stavby

s dočasným narušením terénu, resp. za vzniku zhodnotiteľných odpadov, bez podstatného vplyvu na životné prostredie.

Porovnanie variantov

Rozdiely vo variantoch z hľadiska potreby prekládok inžinierskych sietí sú zanedbateľné.

SÚLAD NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj bol schválený vládou SR uzn. č. 394/1998 dňa 09.06.1998, ktorého záväzná časť bola vyhlásená nariadením vlády Slovenskej republiky č. 263/1998 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu Veľkého územného celku Banskobystrický kraj. Zastupiteľstvom Banskobystrického samosprávneho kraja boli schválené Zmeny a doplnky č. 2004, Zmeny a doplnky č. 1/2007, Zmeny a doplnky č. 2009.

Navrhovaná stavba „I/51 BANSKÁ ŠTIAVNICA – BANSKÁ BELÁ, OBCHVAT“ je **verejnoprospešnou stavbou**. Vyplýva to z ÚPN VÚC Banskobystrického kraja, Zmeny a doplnky 2009, schválené uznesením zastupiteľstva BBSK č. 94/2010 zo dňa 18.6.2010; záväzná časť vyhlásená všeobecne záväzným nariadením BBSK č. 14/2010 s účinnosťou od 10.7.2010, kde je predmetná stavba uvedená v kapitole

I. Záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia

regulatív 6.1.20.2.: „rekonštruovať a vybudovať cestu I/51 v úseku Hontianske Nemce (I/66 – R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica /I/50 – R1) s obchvatom mesta Banská Štiavnica“;

II. Verejnoprospešné stavby

regulatív 1.21.3.: „Cesta I/51 (pôvodne II/525) v úseku Hontianske Nemce (I/66 – R3) – Banská Štiavnica – Hronská Breznica /I/50 – R1) s obchvatom Banská Štiavnica, rekonštrukcia a vybudovanie cesty“.

Územný plán mesta Banská Štiavnica bol schválený Mestským zastupiteľstvom dňa 15.11.2006 uznesením č. 163/2006. Zmeny a doplnky č.1 boli schválené uznesením č. 253/2008 zo dňa 16.12.2008 a Zmeny a doplnky č.2 uznesením č. 126/2009 zo dňa 14.12.2009. V poslednej aktualizácii z roku 2009 je cesta I/51 na území k.ú. Banská Štiavnica trasovaná od Kysihýbeľského lesa Poľovníckou ul. v dĺžke asi 200 m, potom sa odkláňa južným smerom okolo kóty Mestskej pažite s napojením na súčasnú cestu I/51 na južnom okraji zastavaného územia mesta Banská Štiavnica. Zvyšný úsek Poľovníckej a Kolpašskej ul. navrhnutý na rekonštrukciu na parametre cesty I. triedy je definovaný ako existujúca zberná komunikácia.

Obec Banská Belá pripravuje územný plán so zakomponovaním trasy cesty na území katastra podľa červeného variantu.

Obec Banský Studenec nemá územný plán.

Záver: „Cesta I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ je v súlade s územným plánom VÚC Banskobystrického kraja i ÚPN mesta Banská Štiavnica v úseku od Banskej Belej po Poľovnícku ul. v Banskej Štiavnici. Zvyšný úsek cesty po Poľovníckej a Kolpašskej ul. predstavuje podľa predbežnej koncepcie pripravovaných Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN mesta Banská Štiavnica rekonštrukciu a úpravu existujúcej zbernej komunikácie s návrhom na prekategorizovanie na cestu I. triedy; úsek cesty I/51 urbanistickým obvodom Drieňová nad stanicou (okolo kóty Mestskej pažite) sa plánuje ako výhľad.

POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Pre účely vypracovania správy o hodnotení boli použité podklady, štúdie a prieskumy

realizované v doterajšom procese technickej a environmentálnej prípravy. Údaje o súčasnom stave životného prostredia sa aktualizovali na základe dostupných citovaných databáz.

Botanické podklady boli doplnené o floristický prieskum a o údaje z databázy Národného lesníckeho centra Zvolen. Problematika priaznivého stavu stav biotopov sa riešila v zmysle Manuálu k programom starostlivosti o územia NATURA.

Zoologické podklady boli aktualizované na základe dlhodobej znalosti prostredia.

Pri vypracovaní podkladov pre vyhodnotenie hlukovej, rozptylovej a vibroakustickej situácie boli použité modelovacie techniky trojrozmerného priestoru.

Problematika scenérie a vizualizácie je riešená trojrozmerným ortomodelom.

Podklady a informácie na základe ktorých bola posudzovaná správa o hodnotení činnosti vypracovaná považujem z hľadiska posúdenia predpokladaných vplyvov plánovanej činnosti na životné prostredie vo väčšine posudzovaných oblastí za dostatočné. K dispozícii bolo primerané množstvo údajov nevyhnutných pre rozhodovací proces. Samotná identifikácia vplyvov a posúdenie ich významnosti sú vykonané na primeranej úrovni a nie sú k nim pripomienky.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Návrh rekonštrukcie cesty I/51 i trasa výhľadu sú situované v Chránenej krajinskej oblasti Štiavnické vrchy. Dotknutá oblasť je v 2. stupni ochrany prírody a krajiny. Cesta nie je v priamej kolízii so žiadnymi maloplošnými chránenými územiami na národnej úrovni, nezasahuje sa do európskej sústavy chránených území, ani nie sú dotknuté chránené vodohospodárske záujmy – nezasahuje sa do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti, či pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov.

Vzhľadom na zistenia vo vzťahu k chráneným územiam a územiam zaradeným do sústavy NATURA 2000 a závery procesu posudzovania možno konštatovať, že navrhovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu chránených vtáčích území a území európskeho významu, teda nebude mať významný vplyv na priaznivý vývoj biotopov a biotopov druhov, ktoré sú predmetom ochrany chránených vtáčích území a území európskeho významu nachádzajúcich sa v riešenom širšom koridore cesty I/51 i výhľadu.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zvažil stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a to aj kumulatívnych a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „**I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat**“ za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

Upozorňujeme na odpor verejnosti voči rozšíreniu cesty v zastavanej časti mesta Banská Štiavnica, čo môže mať za následok negatívne stanoviská v povolujúcom konaní.

2. Odporúčaný variant

Návrh cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá sa vyhodnotil v troch variantoch. Poloha samotného koridoru vyplynula z predchádzajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. V rámci variantného riešenia úseku cesty I/51 sú kolíznymi lokalitami Kysihýbeľský les a rodinné domy pozdĺž Kysihýblianskej ul., Poľovníckej ulici a sídliska Drieňová v Banskej Štiavnici.

Vzhľadom na negatívny postoj časti obyvateľstva (vplyv hluku, zásah do majetku), charakter i rozsah vplyvov nulového variantu a navrhovaných variantov, sa odporúča červený variant realizácie navrhovanej činnosti - cesty „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat, len po kruhový objazd v km 3,1 – 3,2 s tým, že ďalej bude pokračovať v trase uvádzanej ako „výhľad“.

Prípadné dočasné úpravy, alebo rekonštrukcie existujúcej cesty od km 3,1 po koniec posudzovaného úseku sú možné len po individuálnom prejednaní s ich majiteľmi o tom, aké technické opatrenie (napr. protihlukové steny, úprava fasád, výmena okien a pod.) bude pre nich prijateľné a s mestom Banská Štiavnica.

Odporúčaný červený variant je prijateľný z hľadiska celkových predpokladaných (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ktorými je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti v danom území.

Návrhy na lokálne spresnenia a úpravy smerovania trasy vyplývajúce z oprávnených požiadaviek dotknutých občanov (zainteresovanej verejnosti), sú uvedené v nasledujúcom texte.

STANOVISKO SSC, Banská Bystrica

Stanovisko SSC k podmienenému odporúčaniu úseku rekonštrukcie cesty I/51 na Kolpašskej a Poľovníckej ul. v Banskej Štiavnici (pozn.: kvôli dodržaniu formátu sú opisy vždy v smere staničenia):

"Navrhovaná cesta I/51 je v úseku Banská Belá – Banská Štiavnica v km cca 0,0-3,2 (po križovatku s cestou III/5253 od Banského Studenca na Poľovníckej ul. v Banskej Štiavnici) prevzatá z ÚPD Banská Štiavnica. Výhľadovo by mal obchvat potom pokračovať nezastavaným územím južným, resp. juhozápadným smerom okolo kóty Mestské pažite. Vzhľadom na veľmi nízke prognózané intenzity dopravy, nie je budovanie výhľadu aktuálne, a preto sa ako dočasné riešenie navrhuje využitie existujúcej cesty III/5253 trasovanej Poľovníckou a Kolpašskou ul. v Banskej Štiavnici až po kruhovú križovatku v mieste styku s Drevenou a Fándlyho ul.

Dočasné riešenie predstavuje rekonštrukciu tejto komunikácie na parametre cesty I. triedy. Technické riešenie rekonštrukcie súčasnej cesty III/5253 na Poľovníckej a Kolpašskej ul., najmä návrh opatrení na elimináciu negatívnych dopadov stavby na nehnuteľnosti – rodinné domy, je potrebné prejsť individuálne s ich majiteľmi, aké technické opatrenie

(protihlukové steny, úprava fasád, výmena okien a pod.) budú pre nich prijateľné. Nutné je tiež zdôrazniť, že výhľadová intenzita dopravy je veľmi nízka (3300 vozidiel za deň v roku 2035 podľa dopravnno-inžinierskej prognózy) a zásadné zhoršenie kvality životného prostredia je možné vylúčiť."

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Po posúdení optimálneho návrhu technického riešenia, z hľadiska jeho možných vplyvov na životné prostredie, berúc do úvahy pripomienky a stanoviská dotknutých orgánov, odporúčajú sa tieto opatrenia územnoplánovacieho, technického, prevádzkového a organizačného charakteru na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie pre ďalšie fázy prípravy, realizácie a užívania navrhovanej činnosti:

PRIMÁRNE OPATRENIE

V ďalších stupňoch PD venovať maximálnu pozornosť vedeniu komunikácie v blízkosti obytných objektov tak, aby hlukové pomery z prevádzky cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat, neprekračovali prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre kategóriu územia III. uvedené v tabuľke č. 1 vyhlášky č. 549/2007 Z. z., ako aj pre vnútorné priestory pre obytné miestnosti a zároveň nebol dotknutým obyvateľom obmedzený bezpečný prístup na verejnú komunikáciu.

ĎALŠIE OPATRENIA

Spoločný úsek k.ú. Banská Belá

- realizovať nasledovné protihlukové opatrenia v staničení **km 0,2** (obytný dom v Banskej Belej, č. 231):
 - a) protihlukovú stenu (PHS) 1 vpravo, dĺžka 134 metrov H=5,5 metrov, zalomená, resp. s oblúkom v hornej časti PHS;
 - b) na obytnom dome úprava na fasádach, resp. dodatočná inštalácia vetrania na fasádach chránených vnútorných priestoroch na všetky podlažia.
- **km 0,4** (osamelý RD – Banská Belá):
 - a) PHS 2 vľavo, dĺžka 122 metrov, H=2-2,5 m, priama, na vrchole zárezu;
- riešiť estetické architektonické vybavenie protihlukových stien zo strany 6-podlažnej bytovky č. 231 v Banskej Belej a realizovať vegetačné úpravy na príľahlom úseku za účelom zhodnotenia krajinného obrazu
- zvýšenú pozornosť vo vzťahu k peším a miestnej doprave venovať stavebno-technickému riešeniu a organizácii dopravy v priestore križovatky v Banskej Belej, v mieste odklonu komunikácie I/51 od súčasnej cesty, s ohľadom najmä na objekty využívané pre obytné (napr. bytový dom č. 231) a hospodárske funkcie (závod DINAS)

Červený variant

- posúdiť možnosť predĺženia mosta plánovaného v km 1,425 – 1,890 so začiatkom už v km cca 1,400 z dôvodu prítomnosti nelesnej drevinovej vegetácie miestneho biokoridoru (odpadla by potreba budovania vysokého oplotenia na elimináciu stretu premávky so zverou, eliminoval by sa výrub jelšín, zachované by boli migračné funkcie); v prípade, že to nie je možné umiestniť navádzací prvok – vysoké oplotenie s nasmerovaním živočíchov na prechod popod most o dĺžke 30 m na oboch stranách cesty pred začiatkom mosta v km 1,425

- opustené časti pôvodnej asfaltovej cesty v Kysihýbel'skom lese demontovať, plochy podrobiť terénnej a biologickej rekultivácii s vrátením pozemkov na využitie v lesnom hospodárstve

Spoločný úsek k.ú. Banská Štiavnica

- realizovať protihlukové opatrenia v staničení
km 3,35 (vpravo, RD na Poľovníckej ulici v Banskej Štiavnici):
a) PHS 3, dĺžka 290 metrov v závere s oblúkom cca 50 metrov (križovatka), H=3,5 m, priama;
b) úpravy na fasádach, resp. dodatočná inštalácia vetrania na fasádach chránených vnútorných priestorov.
km 3,39 (vľavo hore na svahu, RD na Poľovníckej ulici):
a) PHS 4, dĺžka 253 metrov v závere s oblúkom cca 50 metrov (križovatka), priama;
b) pre vybrané chránené vnútorné priestory RD riešiť dodatočné vetranie.
km 3,65 (pravá strana, RD na ul. Juraja Fándlyho):
a) PHS 5, dĺžka 131 metrov, H=3 m;
b) úpravy na fasádach, resp. dodatočná inštalácia vetrania na fasádach chránených vnútorných priestorov.
km 3,65 (ľavá strana, RD na Kolpašskej ul.), variantné riešenie:
a) PHS 6, dĺžka 150 metrov, H=3,5 m;
b) úpravy na fasádach, resp. dodatočná inštalácia vetrania na fasádach chránených vnútorných priestorov.
- Ochranu obytných domov na pravej strane Kolpašskej ulice tesne pred križovatkou s Fándlyho a Drevenou ulicou, s ohľadom na navrhované geometrické vedenie novej trasy cesty I/51, podľa terajších údajov, nie je možné riešiť výstavbou protihlukových stien. Tieto budovy, resp. ochranu ich vnútorných priestorov je nutné riešiť pomocou úpravy na fasádach, resp. dodatočnou inštaláciou vetrania na fasádach chránených vnútorných priestorov. Po spresnení využitia bývalých budov SOUL v závislosti od ich budúcej funkcie, je potrebné riešiť zníženie hlukovej záťaže vo vnútorných chránených priestoroch pomocou úpravy na fasádach, resp. dodatočnou inštaláciou vetrania na fasádach chránených vnútorných priestorov.
- v zastavanom území Banskej Štiavnice, kde vozovka nebude odvodnená do mestskej kanalizácie (km 2,95 – 3,7) v súlade s § 9 nariadenia vlády č. 269/2010 Z.z. vykonať potrebné zisťovanie a prípadne prijať opatrenia vo vzťahu k odvádzaniu odpadových zrážkových vôd z vozovky do terénu (nepriamo do podzemných vôd)
- zvýšenú pozornosť vo vzťahu k peším a miestnej doprave je potrebné venovať stavebno-technickému riešeniu a organizácii dopravy v priestore križovatiek s miestnymi obslužnými komunikáciami v Banskej Štiavnici (Bratská, L. Svobodu, Drieňová ul.) v km 3,620 a km 3,710.

Celý červený variant vrátane spoločných úsekov

- zosúladiť realizáciu navrhovanej činnosti s územnoplánovacími dokumentáciami obcí. Výsledné riešenie z posúdenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie použiť ako podklad pre zosúladenie trasy s ÚPN dotknutých obcí.
- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja (v intravilánoch obcí),
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebného dvora i depónií najmä dôsledným odprašňovaním – zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

- dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov
- zabezpečiť preventívne opatrenia na predchádzanie havarijným situáciám - spevnené plochy, vodotesné vane a nádrže, dostatočné množstvo sorpčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- na ochranu pôd aplikovať vhodné geotextílie,
- kontrolovať dodržiavanie bežnej technologickej a pracovnej disciplíny, dbať aby nedochádzalo k únikom pohonných i stavebných hmôt a šíreniu odpadov zo stavebného dvora,
- dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby negatívny vplyv na okolité územie bol čo najmenší
- aktualizovať inžinierskogeologické podklady z hľadiska únosnosti základových pôd, vhodnosti zemín do násypov a pod.
- spresniť polohu oporných a zárubných múrov budovaných z dôvodov zmiernenia záberu pozemkov na základe topografie terénu (podľa geodetického zamerania územia), statického posúdenia, inžinierskogeologických pomerov atď.
- vypracovať odborný posudok na prítomnosť činných i starých banských diel
- realizovať geofyzikálny prieskum na podzemné diela pozdĺž trasy s vytipovaním potenciálne kolíznych úsekov
- materiál použitý na výrobu protihlukových stien musí mať minimálnu hodnotu stupňa vzduchovej nepriezvučnosti $R_w = 33$ dB
- výsledný vložený útlm PHS po realizácii, zisťovaný v mieste objektivizácie do 100 metrov od PHS má byť minimálne 20 dB, v zmysle požiadaviek TP 15/2011 a TP 14/2011
- absorpčné vlastnosti PHS musia spĺňať požiadavku pre hodnotu stredného činiteľa zvukovej pohltivosti $\alpha_s = 0,8$
- v ďalšom stupni realizačného projektu zabezpečiť, aby navrhované a realizované PHS mali výrobcom, resp. realizátorom deklarované parametre zvukovej odrazivosti a zvukovej nepriezvučnosti, v zmysle požiadaviek TP 15/2011, TP 14/2011 ohľadom kontroly stability akustických parametrov PHS počas ich životnosti a v čase ich realizácie; pre zvukovú odrazivosť sa vyžaduje jednočíselná hodnota DL_{RI} a pre zvukovú nepriezvučnosť jednočíselná hodnota DL_{SI} ; uvedené hodnoty musia byť stanovené pre čas realizácie PHS a počas ich životnosti, minimálne však po uplynutí 5, 10 a 15 rokov od realizácie PHS
- konečnú realizáciu PHS a všetkých protihlukových opatrení vykonať s ohľadom na požiadavku dodržania prípustnej hodnoty určujúcej veličiny na hodnotenie hluku z pozemnej dopravy v zmysle právneho predpisu na ochranu a podporu verejného zdravia (resp. vykonávacieho predpisu - vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení ďalších predpisov) a požiadaviek uvedených v Technických podmienkach č. 14 a 15 z roku 2011
- **v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie sa odporúča konštrukčné riešenia jednotlivých PHS a ďalšie navrhnuté protihlukové opatrenia aktualizovať s ohľadom na možnosti ich umiestnenia, geometrického riešenia a reálne použitých materiálov na ich stavbu, riešenia križovatiek a napojenia jednotlivých kolektorov**
- z dôvodu ochrany reprodukčného obdobia vybraných skupín živočíchov situovať výrubu i hrubé terénne práce do mimo vegetačného obdobia – na jeseň a zimu (október až marec)
- posúdiť seizmickým posudkom vibračné účinky technológie budovania a prevádzky cesty na podzemné diela (DP Banská Štiavnica, železničný tunel atď.), prípadne navrhnuť opatrenia
- vypracovať archeologický posudok

- prípravné a projektové práce prerokovať s KPÚ BB.
 - pred začatím územného konania požiadať KPÚ BB o vydania stanoviska, resp. rozhodnutia o podmienkach realizácie stavby, v ktorom budú určené podmienky realizácie stavby a podmienky vykonávania archeologického výskumu
 - v prípade nálezu archeologických pamiatok bude potrebné vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.
 - spresniť údaje ohľadom záberu pôd, podľa parcelných čísiel
 - v spolupráci s pozemkovým úradom a orgánom odpadového hospodárstva, prípadne banským úradom riešiť uplatnenie previsu zemín, či už na rekultiváciu devastovaných plôch v okolí, alebo ich deponovanie v niektorom z okolitých kameňolomov
 - počas výstavby a prevádzky komunikácie nakladať s odpadmi v súlade s príslušnými právnymi predpismi, vzniknuté odpady separovať s cieľom ich maximálneho zhodnotenia
 - v súlade s vyhláškou MPSR č. 508/2004 Z. z. vypracovať pre vybraný variant bilanciu humusovej skrývky s náležitosťami ohľadom kvalitatívnych charakteristík, identifikácie parciel trvalého odňatia, kvantifikácie objemu, umiestnenia na iné pozemky pri trvalom odňatí poľnohospodárskej pôdy alebo jej uskladnenia pri dočasnom odňatí; umiestnenie skrývky z plôch trvalého odňatia je vhodné v okolí línie komunikácie, prípadne na plochách, kde dôjde k odťaženiu skládky odpadov
 - na zlepšenie migračných väzieb umiestniť navádzacie prvky s nasmerovaním na prechod popod mosty, pre obojživelníky v podobe nízkeho obojstranného plôtika v celom úseku km 0,7 – 2,7 (s prerušením v úsekoch mostov)
 - v mieste trvalého záberu lesných pozemkov zabezpečiť skrývku organominerálnych povrchových horizontov pôdy a opatrenia na jej hospodárne využitie
 - v súlade s mechanizmami zakotvenými v právnych predpisoch odpadového hospodárstva uplatniť odťaženie časť živej i rekultivovanej skládky odpadov na najbližšej legálne prevádzkovej skládke odpadov príslušnej kategórie
 - na zlepšenie krajinného obrazu realizovať náhradnú výsadbu ako kompenzáciu za záber TTP a NDV; navrhuje sa tento druhový sortiment a spôsob výsadby
 - autochtónnych drevín
 - lieska obyčajná (*Corylus avellana* L.)
 - slivka trnková (*Prunus spinosa*)
 - ruža šíповá (*Rosa canina* L.)
 - zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*)
 - vľba purpurová (*Salix purpurea* L.)
 - vľba rakytová (*Salix caprea* L.)
 - baza čierna (*Sambucus nigra* L.)
 - svíb krvavý (*Swida sanguinea* (L.) Opiz)
 - trávnatých zmesí (hydroosev)
 - Poa pratensis* 10% (Miracle, Slezanka, Krasa)
 - Lolium perenne* 10% (Gator, Marlot, Tarpan, Sport)
 - Festuca rubra communata* 30% (Center, Enjoy, Bargren)
 - Festuca ovina* 30% (Biljart, Aurora, Jana)
 - Festuca rubra rubra* 20% (Herald, Dawson, Táboorská)
- (Pozn.: vhodné by bolo nahradiť *Lolium perenne* druhom *Dactylis glomerata* alebo *Festuca pratensis* – domáce druhy zaznamenané v území)
- výsadba, zatrávnenie a výsadby krovín budú kopírovať smerovanie komunikácie; kríky budú vysádzané tak, že od koruny cesty bude 3 m široký trávnatý pás, ktorý bude len kosený; nasledovať budú výsadby druhov krovín v radoch vzdialených od seba 2 m; rozostup sadeníc krovín v jednotlivých radoch bude 1 – 2 m podľa druhu; sadenice

budú umiestňované v trojsepe

- v spolupráci so ŠOP SR vypracovať projekt monitoringu živočíchov zameraný najmä na jarne migrácie chránených obojživelníkov (marec, apríl), ale tiež na celoročné migrácie suchozemských živočíchov (lovnej zveri i menšie živočíchy) v úseku cesty km 0,7 po km 2,7, z hľadiska kvalitatívneho i kvantitatívneho, pred výstavbou, počas výstavby a po výstavbe v období 2 rokov od uvedenia stavby do prevádzky s vyhodnotením účinnosti opatrení na navádzanie živočíchov pod mosty, vrátane systému predkladania správ z monitoringu i systému na zabezpečenie realizácie opatrení, ktoré vyplynú z výsledkov monitoringu.

Opatrenia doplnené na základe stanovísk ku správe o hodnotení :

- v ďalších stupňoch PD zohľadniť návrh starostu obce Banská Belá na zmenu pripojenia prístupovej cesty na cestu cez Banskú Belú, ktorá by mala slúžiť pre tri obytné objekty.
- v ďalších stupňoch PD minimalizovať zásah do rekultivovanej skládky KO Principlac, uprednostniť riešenia pri ktorých nebude potrebné premiestňovať odpad na inú skládku
- v ďalších stupňoch PD venovať maximálnu pozornosť vedeniu komunikácie v blízkosti obytných objektov a uprednostniť riešenia s najmenším zásahom do súkromného vlastníctva.

VYJADRENIE K TECHNICKO-EKONOMICKEJ REALIZOVATEĽNOSTI OPATRENÍ

Navrhované environmentálne opatrenia sú z hľadiska technického, aj ekonomického realizovateľné.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia podľa § 37 zákona č. 24/2004 Z.z. na základe správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, stanovísk dotknutých orgánov a odborného posudku.

Predložená správa o hodnotení a ani písomné stanoviská doručené v zákonnej lehote nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, či zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti.

Vyhodnotenie stanovísk

Celkovo bolo na MŽP SR doručených 9 písomných stanovísk dotknutých orgánov, 2 stanovisko dotknutých občanov spolu s podpisovými hárkami so 40 podpismi a 2 záznamy z verejného prerokovania. Dotknuté orgány vo svojich stanoviskách odporúčajú a súhlasia s výberom červeného variantu posudzovanej cesty I/51. Občania vo svojom stanovisku vidia nedostatky projektu.

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií, Odbor pozemných komunikácií, list č. 00665/2012-SCDPK/z.45160 zo dňa 8.8.2012

Odporúča pre ďalšiu projektovú prípravu **červený variant**.

Akceptuje sa.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, Odbor výkonu štátnej správy, list č. 7060/2012-2.2 zo dňa 31.8.2012

Ministerstvo odporúča navrhovanú činnosť realizovať v **červenom variante**.

Akceptuje sa.

REGIONÁLNY ÚRAD VEREJNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA SO SÍDLOM V ŽIARI NAD HRONOM, list č. D/2012/01335 zo dňa 27.8.2012

Požaduje, aby boli dodržané limity hluku vo vonkajšom prostredí. V prípade, že to nie je možné z technických dôvodov, požaduje dodržanie hlukových pomerov vo vnútornom prostredí. Z hľadiska zdravotno – hygienického odporúča realizovať variant 2 – modrý. Na negatívny postoj občanov upozorňoval už v minulosti. Navrhuje vypracovať taký variant, ktorý zabezpečí pre obyvateľov neprekročenie vonkajšieho ani vnútorného hluku nad povolenú prípustnú hodnotu.

Akceptuje sa formou opatrenia „v ďalších stupňoch PD venovať maximálnu pozornosť vedeniu komunikácie v blízkosti obytných objektov tak, aby hlukové pomery z prevádzky cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat neprekračovali prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre kategóriu územia III. uvedené v tabuľke č. 1 vyhlášky č. 549/2007 Z. z. a zároveň nebol dotknutým obyvateľom obmedzený bezpečný prístup na verejnú komunikáciu“

K návrhu záverečného stanoviska zaslal pripomienku e-mailom dňa 21.12.2012- nakoľko vyhláška MZ SR č. 549/2007 z. z. v znení noviel (uvedená v návrhu záverečného stanoviska), určuje prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom aj vo vnútornom prostredí. Plnenie požiadaviek prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku vo vonkajšom a vo vnútornom prostredí je rovnocenné, čiže musia byť splnené nezávisle od seba pre vonkajšie aj vnútorné prostredie.

Investor uvedené akceptoval spodrobnejším opatrením v jednotlivých prípadoch konkrétnych domov. Navyše, listom zo dňa 18. 01. 2013, požiadal spracovateľa DÚR – firmu Amberg Engineering Slovakia, s.r.o., Bratislava o splnenie požiadaviek RÚVZ v Žiari nad Hronom v tom zmysle, aby do technického riešenie DÚR zapracovala riešenie protihlukových opatrení vo variante, ktorý s maximálnou garanciou zabezpečí splnenie podmienok z hľadiska hlučnosti.

BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Odbor regionálneho rozvoja, list č. 7379/2012/ODDUPZP-002 30724/2012 zo dňa 13.8.2012

Navrhovaná činnosť je v súlade s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, jeho zmien a doplnkov a pripravovaná stavba „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ je v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC Banskobystrický kraj – Zmeny a doplnky 2009 v zmysle Záväzných regulatívov funkčného. Z pohľadu vplyvu na ŽP odporúča **červený variant**. K predloženej Správe o hodnotení má pripomienku k obrázkom č. 4, 5, 6 a 7 na str. 29 a 30, kde v popisoch obrázkov je cesta Banská Belá – Banská Štiavnica označená nesprávne ako I/79.

Akceptuje sa. Správne označenie obrázkov je cesta I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat.

KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI, list č. 2012/00350 zo dňa 17.8.2012

KPÚ v Banskej Bystrici v stanovisku konštatuje, že z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy je najvýhodnejší červený variant. Vzhľadom na malú podrobnosť predloženej dokumentácie však nie je možné jednoznačne označiť najvýhodnejší variant, zodpovedajúci zásadám ochrany poľnohospodárskej pôdy. Z dôvodu, že realizáciou zámeru dôjde k trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy, tento bude v ďalšom konaní podrobnejšie posudzovaný v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy. V ďalších stupňoch dokumentácie KPÚ požaduje dôsledne rešpektovať opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, predovšetkým vo vzťahu k novej erózii, kompácii a kontaminácii dotknutej

poľnohospodárskej pôdy. KPÚ v Banskej Bystrici nemá k správe o hodnotení ďalšie pripomienky.

Akceptuje sa. Kvalitu, množstvo a detailný spôsob nakladania s pôdnymi vrstvami vymedzí budúci projekt Bilancie humusovej skrývky vypracovaný podľa príslušných právnych predpisov vo vyšších štádiách projektovej prípravy diela.

KRAJSKÝ PAMIATKOVÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI, list č. BB-2012/1478-2/5268/FAT z 23.8.2012

V predmetnom území sa nenachádza žiadna vyhlásená kultúrna pamiatka. V širšom okolí sa nachádza viacero historických technických pamiatok.

Požaduje: V prípade výskytu archeologických pamiatok vykonať archeologický výskum. V zastavanej časti obcí venovať pri stavebných prácach zvýšenú pozornosť archeologickým nálezom. Prípravné a projektové práce prerokovať s KPÚ BB.

Akceptuje sa

OBVODNÝ ÚRAD ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V BANSKEJ ŠTIAVNICI, list č. A/2012/00775/BS-DUR zo dňa 23.8.2012

Obvodný úrad životného prostredia v Banskej Štiavnici **nemá** k predloženej Správe o hodnotení „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“, navrhovateľa SSC, IVSC so sídlom v Banskej Bystrici zásadné **pripomienky** a **súhlasí s realizáciou trasy – červený variant**.

Akceptuje sa.

OBVODNÝ LESNÝ ÚRAD V ŽARNOVICI, list č. 2012/00375 zo dňa 22.8.2012

OLÚ navrhuje pre účely umiestnenia stavby vybrať **červený variant**. Pri umiestnení stavby podľa údajov obsiahnutých v červenom variante dôjde síce k väčšiemu záberu lesných pozemkov ako v ostatných variantoch umiestnenia stavby, ale pre účely vybudovania miestnej komunikácie bude z väčšej časti použitá trasa a plocha súčasnej asfaltovej cesty Kysihýbeľským lesom s tým, že existujúca stará cesta sa vybúra a zrekultivuje. Pri umiestnení stavby cesty podľa červeného variantu nedôjde k deleniu lesných porastov v danej lokalite na menšie koridory a tým k sťaženiu ich obhospodarovania.

Akceptuje sa.

OBVODNÝ BANSKÝ ÚRAD V BANSKÁ BYSTRICA, list č. 1222-2247/2012 zo dňa 14.8.2012

OBÚ v Banskej Bystrici podľa §35 ods.1 zákona č. 24/2006 Z.z. k správe o hodnotení obchvatu **nemá pripomienky** z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie.

V súvislosti s návrhom obchvatu upozorňuje na skutočnosť, že ide o územie, na ktorom bola v minulosti vykonávaná banská činnosť. Následkom tejto činnosti by mohlo dôjsť k ohrozeniu navrhovanej stavby z dôvodu poddolovania územia (staré banské diela).

Akceptuje sa. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude vypracovaný odborný posudok na prítomnosť činných i starých banských diel ako aj realizovaný geofyzikálny prieskum na podzemné diela pozdĺž trasy s vytipovaním potenciálne kolíznych úsekov. Uvedené odporúčania pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie sú akceptované tiež v návrhu opatrení.

ING. BEATA MAĐAROVÁ, KYSIHÝBELSKÁ 15, 969 01 BANSKÁ ŠTIAVNICA, list zo dňa 27.8.2012 – stanovisko občanov k verejnému prerokovaniu Správy o hodnotení

K stanovisku občanov si spracovateľ posudku vyžiadaval vyjadrenie investora, projektanta a spracovateľa správy o hodnotení, ktoré bolo podkladom pre vyjadrenie k akceptácii alebo neakceptácii pripomienok.

Úsek 1,4 - 1,8 km - bývalá skládka TKO Principlac, ktorá bola v roku 2009 uzatvorená a zrekultivovaná prostredníctvom nenávratného príspevku v hodnote 1,61 milióna Eur. Cez skládku je projektovaný most v dĺžke 395 metrov. Sú projektované piliere priamo do skládky. Rekultivovaná skládka je hlboká cca 30-50 metrov a vykopať piliere do odpadu je z

technického hľadiska náročné. Kde chce investor previezť odpad? Počíta sa v projekte s finančným krytím takej neúnosnej akcie?

Otvorenie skládky by bolo porušením aj podmienok zmluvy o uzatvorení skládky na dobu 30 rokov.

Celý projekt má 5 mostných konštrukcií, čo je na tak krátky úsek neštandardné až megalomanské, finančne neprimerané.

Pripomienky sú vysvetlené. – k skládke : Podľa informácií, ktoré sú v tejto chvíli k dispozícii bola poloha rastlého terénu v roku 1983 v nadmorskej výške 498,75 m n.m. Poloha terénu je v súčasnej dobe vo výške cca 509,00 m n.m. Rozdiel vo výške je cca 10,0 m. Takýto stav bol zistený priamo z archívnych podkladov inžiniersko-geologického prieskumu z roku 1983, predmetný archívny vrt sa nachádza v mieste najexponovanejšej mostnej podpory. Presná poloha pilierov mosta nie definitívna. Môžu byť dimenzované tak, aby sa do skládky zasiahlo čo v najmenšej miere. Odpad môže byť vyvezený na najbližšiu legálnu skládku, alebo môže byť len premiestnený v rámci rekultivovanej skládky. Miesto otvorenia skládky musí byť následne zrekultivované. Obvyklá doba povinnej udržateľnosti projektov (nezasahovanie do zrekultivovaného telesa skládky) je 5 rokov, pričom rekultivácia skládky bola ukončená v roku 2009. Riešenie spočíva v dodržaní uvedeného termínu a nezačatí stavby v oblasti skládky skôr ako v roku 2015. – ku konštrukčnému riešeniu: Terén je veľmi členitý, a prakticky, až na krátke úseky, bez možnosti viesť cestu po zemnej pláni. Celá cesta je striedaním zárezov, násypov a mostov. Uvedené konštrukčné riešenie je generované 3D topografickým modelom za použitia štandardného softwaru špecializovaného pre projektovanie ciest.

Úsek 1,8 - 3,0 - prechádza cez lesný porast Kysihýbelský les, kde sa konštatuje že „Červený variant sleduje približne súčasnú asfaltovú cestu, ktorá je prístupovou komunikáciou na skládku odpadov“.

Ak sa pozriete na projekt bližšie tak vôbec nekopíruje pôvodnú cestu, ale zarezáva sa v časti 2,1- 2,2 km hlboko do kopca, kde je projektovaný oporný múr dlhý 150 metrov s výškou 8,8 metra. A tak isto v úseku 2,3-2,4 km, a hneď na to je most dlhý 215 metrov. Asfalt na tejto ceste už dávno nie je, sú len čiastočné pozostatky, skôr je to spevnená poľná cesta. Takže tvrdenie, že by bol len minimálny zásah do lesa je zavádzajúci.

Pripomienka je vysvetlená. Červený variant sleduje približne súčasnú asfaltovú cestu, tzn. trasovanie, ktoré už bolo v minulosti preskúmané a zrealizované. Nie je možné úplne kopírovať súčasnú cestu cez Kysihýbelský les, nakoľko cesty I. triedy majú normou určené prípustné polomery oblúkov a takisto pozdĺžne sklony (ako aj ďalšie parametre). Samotná prístupová komunikácia je v projekte riešená tiež, nakoľko v predmetnej lokalite sa tiež nachádza chatová oblasť a táto komunikácia je používaná aj na sprístupnenie tejto chatovej oblasti. Upravená prístupová komunikácia je navrhnutá v súbehu s cestou I/51 a to tak , aby došlo, pokiaľ možno, k čo najmenšiemu záberu lesa, čo sa dosiahlo vytvorením zárubného múra v km 2,100 až 2,300. Pôvodná komunikácia v miestach, kde dôjde k jej prerušeniu a znefunkčneniu, bude následne rekultivovaná. Tvrdenie, že na pôvodnej komunikácii asfalt nie je - nezodpovedá skutočnosti.

Cesta cez Kysihýbelský les bude zčasti zachovaná, zčasti v novej polohe. Zrekultivovať je možné opustenú časť pôvodnej cesty, čo je asi 250 m.

Úsek 2,8 - 3,1 km - prechádza cez pozemok, kde na pravej strane sa nachádzajú tri domy na ulici Kysihýbelská a na ľavej strane je jeden rodinný dom na parcele číslo 5230/2, tiež ulica Kysihýbelská, súpisné číslo 1126/15 (majiteľ p. Maďar). Podľa „Obr.1 Výhľad“ prechádza tento červený úsek od rodinného domu vo vzdialenosti 0,5 -1 meter, kde je projektovaný oporný múr v dĺžke 225 metrov a výškou 8,7 metra. V správe sa nikde neuvádza, že pri otváraní kopca do hĺbky 8,7 metra môže prísť k zosuvu pôdy a zrúteniu sa tohto domu. Dom nemôže stáť na opornom múre, či už z bezpečnostného hľadiska tak aj statického. V úseku 3,1 km tiež navrhovaná cesta prechádza bezprostredne pri rodinnom dome, parcela číslo 5234/4

(majiteľ p. Čakloš), cca 1,5 metra, čo je neúnosné.

Pripomienka je čiastočne vysvetlená, čiastočne sa akceptuje – bude riešená v ďalších stupňoch PD. K pripomienke doložil spracovateľ projektovej dokumentácie dva obrázky, z ktorých je zrejma poloha cesty I/51 k vyššie spomínaným existujúcim objektom. Červený variant v žiadnom prípade neprechádza pri žiadnom objekte vo vzdialenosti 1,0 ani 0,5m, ale viac ako 10 m. V predmetnom mieste bude navrhnutý zárubný múr s realizáciou pomocou postupného odkopu z hora na dol, kotvený v jednotlivých úrovniach, pričom v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie DSP a DP dôjde k spresneniu jednotlivých konštrukčných prvkov na základe podrobného statického výpočtu, kde projektant v stupni DÚR požaduje pre ďalší stupeň projektovej dokumentácie pasportizáciu objektu a osadenie pozorovacích bodov. Takýto návrh technického riešenia nepredpokladá vytvorenie stavebnej jamy s hĺbkou 8,7 m a v žiadnom prípade nemôže dôjsť k zrúteniu budovy. Budova v tomto prípade nebude stáť na zárubnom múre.

Úsek 3,1 km - je projektovaný kruhový objazd v blízkosti 15 metrov od Arboréta Banská Štiavnica (nie 50 metrov ako je to uvedené v správe). Význam tohto územia chráneného 3.stupňom ochrany Vyhláškou KÚŽP v Banskej Bystrici č.3/2005 sa nemusíme ani bližšie zmieňovať. Každý súdny človek vie, a nemusí byť ani odborník na dreviny, akú hodnotu toto územie má.

Pripomienka je vysvetlená. V cca km 3,1 je naplánovaná križovatka pre napojenie cesty III/5253 na Banský Studenec. Krúžkom na prílohe č. 1 je symbolicky vyznačená len poloha križovatky, nie je uvedené, že pôjde o kruhový objazd.

Mierka prílohy č. 1 zo Správy o hodnotení je 1:5000 t.j. 1 cm je 50 m. Vzdialenosť arboréta je teda deklarovaných 50 m. Navrhovanou činnosťou sa fyzicky nezasahuje do arboréta. Vplyvy by mohli byť len nepriame, napr. imisným zaťažením z dopravy s dopadom na zdravotný stav drevín, ktoré sú predmetom ochrany. Podľa rozptylového modelu je však dlhodobá koncentrácia relevantnej znečisťujúcej látky (NO₂) z dopravy pod legislatívne stanovenou limitnou hodnotou na ochranu vegetácie (30 mikrog/m³) v zmysle prílohy č.2 vyhlášky č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Úsek 3,3 - 3,6 km - prechádza cez Poľovnícku ulicu, kde sa nachádza na pravej strane 6 domov a na ľavej strane 3 domy a 2 domy sú rozostavané. Tu je projektovaná cesta, ktorá zaberie z pozemkov vlastníkov 5 metrov, čím sa priblíži k domom na necelých 10 metrov. V projektovej dokumentácii je počítané s protihlukovou stenou v dĺžke 290 metrov. Táto stena bude umiestnená pred domami z južnej až juhozápadnej strany, čo znemožní akýkoľvek slnečný svit, zabráni svetlu, aj keby bola postavená z priesvitného materiálu. Riziko nefunkčnosti tejto protihlukovej steny vidíme vtom, že musí byť prerušovaná z dôvodu prístupu k domom, priamo až kolmo na dom. Čiže protihluková stena nerieši zníženie kvalitu bývania, ani odhlučnenie cesty.

Ľudia dlhé roky zvyknutí na kľudnú komunikáciu, môžu mať zdravotné problémy, keď zrazu budú musieť čeliť neprimeranému hluku. Obyvatelia Poľovníckej a Kysihýbelskej ulice si postavili domy v lokalite Banskej Štiavnice, ktorá je skôr charakterom „majera“, čím chceli kľud v bývaní. Takýto zásah do ich psychiky môže viesť k depresiám a neurózam, čo je tiež treba zdôrazniť.

Pripomienka sa akceptuje čiastočne – zásah do pozemkov a protihlukové opatrenia budú riešené v ďalších stupňoch povoľovacieho konania. V predmetnom mieste dôjde k zásahom do pozemkov maximálne 2,5m. V projekte sa na odhlučnenie dá uvažovať s alternatívou vytvorenia oplotenia pozemkov z materiálu vhodného pre odhlučnenie, čím sa získa priestor, zmenší sa záber na pozemky, súčasne dôjde aj k odhlučneniu pozemkov.

Koncepcia „nového obchvatu“ vychádza z územnoplánovacích pokladov. V 1. etape je to cesta podľa červeného variantu po km okolo 3,2, v 2. etape je to trasa výhľadu vedeného ďalej južným a juhozápadným smerom k južnému okraju Banskej Štiavnice. V prechodnom období

sa využije a prispôsobí cesta III. triedy z Banského Studenca vedená Poľovníckou a Kolpašskou ul., pričom rekonštrukcia by mala spĺňať parametre cesty I. triedy.

Úsek 3,6 - 3,7 km - prechádza zónou okolo sídliska Drieňová, kde býva cca 5 tisíc obyvateľov, čo je 50% z celkového počtu obyvateľov mesta.

Paneláková výstavba je postavená v dosť stiesnenom rozsahu, preto obyvatelia sídliska využívajú na prechádzky s deťmi, či psami, časť kde sa nachádza Súkromná hotelová akadémia, ulica Drieňová. Prejsť túto kľudovú zónu hlavnou cestou, ktorá bude zabezpečovať centrálnu dopravu je z bezpečnostného hľadiska nevhodné. Riešením by bol podchod, alebo most, ale to by bolo ďalšie navýšenie i tak finančne náročného projektu.

Pripomienka sa akceptuje – bude riešená v ďalších stupňoch PD. Bezpečnostné hľadisko je významným faktorom, je však riešiteľné bežnými technicko-stavebnými prostriedkami a organizáciou dopravy. Nie sú prognózované významné, či neúnosné dopravné intenzity, ani v strednodobom horizonte.

Úsek 3,7-4,0 km - prechádza komunikácia zastaveným územím mesta, ulicou Kolpašskou, priamo vyúsťuje popri železničnom tuneli Trate mládeže. V správe sa uvádza:

„Trasa je vedená v obojstrannom násype; na zamedzenie záberu súkromných pozemkov bude zemné teleso navrhnuté ako vystužený násyp, prípadne podchytené opornými múrmi vpravo aj vľavo.“ Rodinný dom na parcele číslo 5369/2 je bezprostredne pri tomto opornom múre, vo vzdialenosti 0,5 metra. A čo sa týka bytovky na ľavej strane, na parcele číslo 5385/1, oporný múr vo výške 4,35 metra zasahuje priamo do tejto stavby.

Podľa výpovedí svedkov, ktorí stavali železničný tunel, ako aj z dobových informácií medzi železničným tunelom a cestou sa nachádza ďalší tunel takzvaný odvodňovací tunel, ktorý je v hĺbke 4-8 metrov. Pri stavbe v prípade zanedbania takýchto informácií by mohlo dôjsť k prepadnutiu sa cesty ako aj prepadnutie sa domov v blízkosti narušenia statiky pôdneho celku. Navrhovaná cesta 2x križuje železničný tunel, čo znamená aj odvodňovací tunel. Na stane 110 „Správa“ síce hovorí o potrebe ďalších seizmických posudkov, čo ale zase finančne navýši celý projekt.

Pripomienka sa akceptuje – bude riešená v ďalších stupňoch PD. Jednotlivé miesta uvádzané ako kolízne sú v PD na ÚR priamo riešené. V projektovej dokumentácii predmetnej stavby bude časť venovaná tunelu a príprave projektovej dokumentácie na tento účel. Táto dokumentácia ide na vyjadrenie ŽSR. Uvedený odvodňovací tunel, prípadne ďalšie podzemné priestory (napr. staré banské diela) je najvhodnejšie overiť seizmickým prieskumom, ktorý navrhne príslušné technické opatrenia na elimináciu statických porúch povrchu. Je to nevyhnutnosť, ktorá nie je finančne limitujúcim faktorom.

Finančné riziko projektu - Celkové náklady sú 15.908.484,- Eur v cenových reláciách z roka 2000. Pripomínam, že je rok 2012. Pri tak rozsiahlom projekte nebolo možné vyčíslenie projektu v reálnych cenách? Či ide o zámerné skreslenie finančnej náročnosti projektu? Investor predpokladá financovanie z Operačného plánu Doprava pre roky 2014 - 2020, prioritná os 3. Riziko vidíme v tom, že peniaze na projekt vo výške 15,9 mil. Eur z EÚ budú nepostačujúce a dôjde k zastaveniu rozostavaného úseku. Potom čelá scenéria krásnej prírody Banskej Štiavnice sa premení na nedokončené stavenisko s opustenými piliermi na 5 mostov, 8 opornými múrmi, vyrúbanými stromami, vybagrovanými kopcami. Nebude vôľa kompetentných úradníkov navýšiť rozpočet, hlavne v dnešnej kríze verejných financií, kedy nie sú peniaze na prevádzkovanie nemocníc, školstva, dôchodkov. Určite sa nenájdu peniaze na stavanie mostov ponad smetisko. Ministerstvo dopravy uberie peniaze na stavbu diaľnic, aby mohli dofinancovať 4,5 km úsek do Banskej Štiavnice? Ráta Mesto aj s touto alternatívou, že ak nebude finančne zabezpečená tak megalomanská stavba, bude musieť si požičať peniaze na komerčnej báze, a splácať to budú všetci občania, mesto nebude mať na nič peniaze. Dnes mesto hospodári na hrane, nevieme si ani predstaviť čo by sa dialo v Banskej Štiavnici potom.

Pripomienka nevyžaduje akceptáciu, resp. neakceptáciu. Výška cenových nákladov stavby je len z úrovne koncepcnej dokumentácie Technickej štúdie a záväzné finančné náklady pre žiadosť o nenávratné finančné príspevky budú určené na základe Štátnej expertízy z dokumentácie stavebného zámeru a následne spresnené z vyhodnotenia verejnej súťaže na zhotoviteľa.

Návrh:

Sme si všetci Štiavničania vedomí, že v Banskej Belej je cesta už neúnosná a vybudovanie obchvatu je potrebné.

Predkladáme alternatívny návrh, ktorý by bol finančne prijateľnejší, menej by zasahoval do prírody, chráneného územia a v menšej miere by poškodzoval občanov mesta. Bol by kratší, nemuseli by sa budovať mosty a nezaťažoval by životné prostredie v takej miere.

3. Úsek 0,0 - 1,4 km by bol zhodný s projektom ktorý navrhuje SSC a.s. Bratislava.

4. Úsek 1,4 - 4,0 km by neprechádzal ďalej ponad smetisko mostom, ale by pokračoval popri smetisku, popri odkalisku, popod Kalváriu po lúkach a pasienkoch až ku sídlisku Drieňová, kde by sa zárezom popri Nemocnici pripájal na ulicu SNP (malý obchvat), cestu 525, cez parcelu 7548/1, oproti vyššie je benzínová pumpa VION. Navrhovaná cesta by sa pripájala na tú istú cestu ako je v projekte len o 200 metrov vyššie.

Je faktom, že už pri Nemocnici boli postavené 2 nové domy a 1 dom je zatiaľ len zameraný (parcely 5283/76, 5283/77, 5283/72) ale vzdialenosť rodinných domov nad navrhovanou cestou (ul. SNP pod Kalváriou) a pod navrhovanou cestou (pri Nemocnici) je cca 30 metrov, čo je postačujúce pre novú cestu. Náš návrh by sa týkal čiastočného obmedzenia len u dvoch domov, čo v prípade červeného variantu cez Kysihýbeľ, by sa dotýkal až 16 už existujúcich domov a 8 plánovaných.

V tomto návrhu je síce vyššie stúpanie, vyšší sklon cesty, ale dá sa to zohľadniť vybudovaním tretieho pruhu, poprípade štvrtého pruhu, lebo je tu na to dostatok miesta. Tiež je možné celú cestu udržiavať chemickým posypom, čo v prípade cesty cez Kysihýbeľ bol projektovaný len posyp drťou. V zimných mesiacoch je posyp drťou nevhodný na cesty I. triedy, riziko dopravných nehôd by bolo omnoho vyššie ako je teraz cez Hájik, ktorý je udržiavaný chemickým posypom.

Táto cesta by nekrižovala žiadne migrujúce cesty živočíchom, zvieratám, lebo je na otvorenom priestranstve, nachádzajú sa tu len nízke kríky a náletové nelesné drevinové vegetácie. Nenachádzajú sa tu žiadne chránené biotopy.

V prípade, že by bol náš návrh prijateľnejší, sme ako občania ochotní pomôcť k jeho riešeniu svojou odbornosťou ako aj ochotou prispieť k dobrej veci.

Územie Kalvárie bolo Vyhláškou KÚ ŽP v Banskej Bystrici č. 8/2011 z 28.novembra 2011 podľa §1 „Zrušenie ochrany chráneného areálu Banskštiavnická kalvária“ a účinnosťou od 1.1.2012. Popod Kalváriu by bol príchod do Banskej Štiavnice majestátny, impozantný, hodný takého historického mesta, ktoré je zapísané do zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

Predkladáme tento návrh, len ako podnet na lepšie riešenie, a aj naďalej sme hrdými občanmi mesta Banská Štiavnica.

Návrh sa neakceptuje. SSC IVSC Banská Bystrica k uvedeným návrhom uvádza, že trasa cesty v danom úseku je prevzatá zo schváleného územného plánu mesta Banská Štiavnica, Banská Belá a v intraviláne mesta od km 3,1 je vedená v existujúcej trase cesty III/5253 (odvodená z bývalej cesty II/525) v správe VÚC. Z toho dôvodu v žiadnom prípade nesúhlasí so zmenou vedenia navrhovanej trasy cesty.

Vzhľadom na veľmi nízke prognózované intenzity dopravy nie je budovanie výhľadu aktuálne, a preto sa ako dočasné riešenie navrhuje využitie existujúcej cesty III/5253 trasovanej Poľovníckou a Kolpašskou ul. v Banskej Štiavnici až po kruhovú križovatku v mieste styku s Drevenou a Fándlyho ul. Dočasné riešenie predstavuje rekonštrukciu tejto komunikácie na parametre cesty I. triedy. Technické riešenie rekonštrukcie súčasnej cesty III/5253 na Poľovníckej a Kolpašskej ul., najmä návrh opatrení na elimináciu negatívnych dopadov stavby na nehnuteľnosti – rodinné domy, je potrebné prejednať individuálne s ich majiteľmi, aké technické opatrenie (protihlukové steny, úprava fasád, výmena okien a pod.) bude pre nich prijateľné.

K novej trase: nie sú urobené potrebné prieskumy a zistené možné limity územia; principiálne ide o nesúlad s ÚPD a vracia vývoj, ktorý sa medzitým premietol do všetkých strategických dokumentov, o 10 a viac rokov späť, nehľadiac na už vynaložené značné náklady na projektovú a inú prípravu.

JÁN KONÔPKA A ALENA KONÔPKOVÁ, Poľovnícka 8, 969 01 Banská Štiavnica, list z 9.9.2012

Zaslali nesúhlasné stanovisko, lebo cesta zasahuje do ich pozemkov. Nesúhlasia s napojením cesty. Požadujú hľadanie iného variantu.

Akceptuje sa formou opatrenia „v ďalších stupňoch PD venovať maximálnu pozornosť vedeniu komunikácie v blízkosti obytných objektov tak, aby hlukové pomery z prevádzky cesty I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat neprekračovali prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre kategóriu územia III. uvedené v tabuľke č. 1 vyhlášky č. 549/2007 Z.z. a vo vnútornom prostredí a zároveň nebol dotknutým obyvateľom obmedzený bezpečný prístup na verejnú komunikáciu“.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa § 39, ods. 1 zákona č.24/2006 Z.z. je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, je povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, a to najmä:

- a) systematicky sledovať a merať jej vplyvy,
- b) kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Cieľom monitorovania je sledovanie vplyvov výstavby a prevádzky preložky cesty na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie funkčnosti navrhnutých opatrení. Na základe definovaných vplyvov a miery ich pôsobenia na životné prostredie navrhuje:

- monitoring živočíchov
- monitoring podzemných vôd.

Monitoring živočíchov by mal byť zameraný najmä na jarné migrácie chránených obojživelníkov (marec, apríl), ale tiež na celoročné migrácie suchozemských živočíchov (lovnej zveri i menšie živočíchy) v úseku cesty km 0,7 po km 2,7, z hľadiska kvalitatívneho i kvantitatívneho, s vyhodnotením účinnosti opatrení na navádzanie živočíchov pod mosty. Monitoring bude dôležitý predovšetkým v prvom jarnom období po uvedení cesty do prevádzky.

Odvodnenie komunikácie do terénu predstavuje odvádzanie vôd z povrchového odtoku nepriamo do podzemných vôd. Odpadové zrážkové vody budú obsahovať látky, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu podzemnej vody. Podľa právnych predpisov na ochranu podzemných vôd (nariadenie vlády SR č. 269/2010 Z. z., § 9) možno vody z povrchového odtoku v zastavanom území obce vypúšťať do podzemných vôd nepriamo len po predchádzajúcom zisťovaní a vykonaní potrebných opatrení. Nezastavané územie nie je riešené. Nepriame vypúšťanie vôd povrchového odtoku do podzemných vôd v zastavanom území obce bude v km cca 2,9 – 3,7. V zmysle právnej úpravy je tu potrebné vykonať prieskum kvality podzemných vôd. Prieskum bude pozostávať z výberu existujúceho objektu v blízkosti komunikácie, alebo vybudovania nového (najvhodnejšou lokalitou je oblasť okolo staničenia cesty cca km 3,2 – depresia), v odbere podzemných vôd, odbere vzoriek vôd a ich analýzy na vybrané ukazovatele (NL, RL, NEL). Vhodná je frekvencia odberov dva krát do roka, po zime (máj) a v období sekundárneho maxima hydrologického cyklu (december).

Monitorovať podzemné vody je potrebné min. tri roky po uvedení cesty do prevádzky. Na základe výsledkov sa určí ďalší postup.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa vykoná v ďalších krokoch povoľovacieho procesu a to:

- kontrolou zapracovania požadovaných technických opatrení do projektov stavby vo fáze udeľovania stavebného povolenia,
- sledovaním prostredníctvom predkladania záverečných správ z monitoringu dotknutým orgánom,
- kontrolno-koordináčnou činnosťou zameranou na dodržanie ochranných opatrení a ich účinnosti.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa §24 zákona č. 24/2006 Z. z. verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a, b) právnická osoba podľa §24b alebo 27, občianska iniciatíva podľa § 25, občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „I/51 Banská Štiavnica – Banská Belá, obchvat“ bola identifikovaná nasledovná zainteresovaná verejnosť (fyzické osoby), ktorá spĺňa podmienky stanovené v §25:

- Ján Konôpka a Alena Konôpková, Poľovnícka 8, 9969 01 Banská Štiavnica, ako fyzické osoby a
- Ing. Beata Maďarová, ku ktorej sa svojim podpisom pripojilo 40 občanov mesta Banská Štiavnica, ktorí sa preukázali podpisovou listinou, v ktorej bolo uvedené meno, priezvisko, trvalý pobyt a podpis osôb, ktoré spoločné stanovisko podporujú. Podpisovú listinu so stanoviskom doručili MÚ Banská Štiavnica a na vedomie príslušnému orgánu.

Tieto fyzické osoby sú v rámci následného povoľovacieho konania podľa osobitného predpisu (stavebný zákon) účastníkmi konania.

Zainteresovaná verejnosť má podľa §27a - právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania

rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti, vrátane podania písomného stanoviska podľa § 23 ods. 4, § 35 ods. 2 a 3, účasti na následnom povoľovacom konaní pri splnení podmienok stanovených v § 24a až § 27, na predloženie pripomienok podľa § 30 ods. 5, účasti na konzultáciách a práva účasti na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti.

6a Platnosť záverečného stanoviska

Platnosť záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení, alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov (napr. stavebný zákon).

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Žiari nad Hronom

2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 21. 02. 2013