

I/66 BREZNO – OBCHVAT, II. ETAPA – II. ÚSEK

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo: 3923/14-3.4/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.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Slovenská správa ciest, 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/66 Brezno - obchvat, II. etapa 2. úsek

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba novej kapacitnej komunikácie, ktorá bude spĺňať požiadavky prognózovaných intenzít dopravy a parametre cesty I. triedy, odľahčí sa dopravné zaťaženie centrálnej časti mesta Brezna, prispeje sa k zlepšeniu životného prostredia v okolí existujúcej cesty, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť účastníkov cestnej premávky.

3. Užívateľ

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

4. Umiestnenie

kraj: Banskobystrický

okres: Brezno

katastrálne územia: Brezno – mesto, Brezno – Predné Halny, Brezno – Zadné Halny

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný začiatok výstavby: rok 2016

Predpokladané uvedenie do prevádzky: rok 2018

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Súčasný stav

Cesta I/66 tvorí jednu z nosných dopravných komunikácií v SR, kde od hraničného prechodu Šahy po Banskú Bystricu je súčasťou medzinárodného koridoru pod označením E77. Od Banskej Bystrice smerom na Brezno až po Poprad plní funkciu hlavnej dopravnej

tepny pre severnú časť Banskobystrického kraja, na ktorú sa napájajú cesty ako II/529, I/72 a II/531.

Komunikačný systém je v riešenom území v súčasnosti nevyhovujúci po stránke kapacitnej, ale najmä urbanistickej. Najnepriaznivejšia situácia je v centrálnej časti mesta, kde sa v najatraktívnejšom priestore kumuluje vedenie troch cestných trás regionálneho významu vo funkcii zberných komunikácií (cesty I/66, I/72, II/529), pričom prietah cez mesto je nepriehľadný, kapacitne a urbanisticky (zníženie kvality bývania) nevyhovujúci. Okrem nevhodných prietahov ciest sú v centrálnom priestore umiestnené aj prvky statickej dopravy - veľkokapacitné parkovisko a autobusové nástupište.

Miestne obslužné komunikácie svojím smerovým aj šírkovým vedením nevytvárajú nepriaznivé dopravné situácie, ale niektoré z nich si vyžadujú rekonštrukciu a úpravy. Návrh komunikačnej siete vychádza z potreby presmerovania a skapacitnenia trás ciest I. a II. triedy mimo centrum a ich vzájomného mimoúrovňového napojenia a vyriešenia hlavného druhu dopravy, tzn. zdrojovej a cieľovej dopravy v meste, ktorý predstavuje 77,5% vonkajšej automobilovej dopravy

Varianty navrhovanej činnosti:

Variant A (hnedý) - (nadúrovňové vedenie - estakáda) - predstavuje jednu alternatívu riešenia trasy spojenia spojením trasy obchvatu s existujúcou cestou I/66 a tým priame odvedenie tranzitnej dopravy v smere Banská Bystrica - Polomka mimo centrum mesta Brezno. Začína v križovatke Kieпка a pomocou okružnej križovatky „Brezno“ sa nakoniec napája na existujúcu cestu I/66. Celá trasa je vedená nad úrovňou terénu.

Variant B (fialový) - (tunelové vedenie) - nakoľko táto trasa obchvatu mesta Brezno prechádza územím so zložitou geomorfologickou skladbou a členitosť terénu neumožňuje viesť trasu iba po povrchu, bolo nutné riešiť vedenie trasy pod vrchom Židlovo v tuneli. Trasa vedie od okružnej križovatky Kieпка s cestou I/72 po masív vrchu Židlovo, ktorý prechádza tunelom. Na konci pomocou mosta prekonáva rieku Hron a napája sa na existujúcu cestu I/66 pomocou križovatky „Predné Halny“ v nadúrovňovom vedení.

Variant C (modrý) - (podúrovňové vedenie) - začína v okružnej križovatke Rohozná s cestou I/72, z juhovýchodu obchádza masív Židlovo, prekonáva vodné toky Rohozná, Hron a ukončený je napojením na existujúcu cestu I/66 v mieste kríženia s vodným tokom Ježová križovatkou „Zadné Halny“. Trasa variantu C vedie prevažne zárezmi miestami s hĺbkou až 25 m pod úrovňou terénu.

Stručný popis technického riešenia:

Variant A - hnedý (popri Hrone)

Celková dĺžka: 0,859 km

Variant A sa začína v okružnej križovatke Kieпка v km 3,100 II. etapy, 1. úsek. Trasa od okružnej križovatky vedie v násype vo výške cca 7 m, nasledovne vedie severne pri ľavom brehu rieky Hron estakádou s dĺžkou cca 529 m. V 0,240 km estakáda križuje miestnu komunikáciu a železničnú trať. V km 0,556 trasa mimoúrovňovo križuje existujúci most na Kuzmányho ulici, ktorý bude zachovaný. V km 0,710 až 0,760 vedie trasa v násype vo výške cca 4 m. V km 0,770 nasleduje mostná konštrukcia nad riekou Hron s dĺžkou cca 50 m. Koniec úseku je v okružnej križovatke „Brezno“, ktorá sa v km 0,858 napája na existujúcu cestu I/66.

Variant B - fialový (tunelový)

Celková dĺžka: 1,604 km

Trasa začína v okružnej križovatke Kieпка odkiaľ pokračuje severovýchodným smerom ponad mestskú zástavbu na ulici Brezenská. Trasa od začiatku úseku vedie v násype vo výške

4 až 13 m. V km 0,090 prekonáva mostom potok Brezenec. V km 0,290 vedie trasa mostnou konštrukciou s dĺžkou cca 160 m. V km 0,441 trasa križuje cestu I/72. Ďalej trasa obchvatu vedie v násype v km 0,450 s dĺžkou cca 50 m. Následne sa v km 0,490 zahlbuje do masívu vrchu Židlovo, ktorý prekonáva tunelom dlhým 787 m. V km 1,340 trasa vychádza z tunela a pomocou mosta s dĺžkou cca 120 m prekonáva železničnú trať a rieku Hron. Na konci úseku sa napája na existujúcu cestu I/66 pomocou križovatky „Predné Halny“.

Variant C - modrý (cez Rohoznú)

Celková dĺžka: 2,439 km

Trasa je plynulým pokračovaním II. etapy 1. úsek. Začína v okružnej križovatke Rohozná s cestou I/72 odkiaľ pokračuje severovýchodným smerom po južnom úbočí vrchu Židlovo. Takmer celá trasa vedie v záreze v hĺbke 5 až 25 m. V km 0,910 až 1,100 vedie miernym násypom, ďalej trasa vedie opäť zárezom po km 1,780. Pokračuje násypom do výšky cca 13 m. V km 1,890 vedie mostná konštrukcia s dĺžkou cca 450 m. Mostná konštrukcia prechádza údolím Hrona, kde prekonáva v km 2,047 železničnú trať č. 174, ďalej v km 1,887 až 2,337 križuje potok Rohozná a rieku Hron. V km 2,216 križuje železničnú trať č. 172. Trasa pokračuje násypom s výškou cca 12 m v km 2,340. Následne trasa obchvatu v km 2,558 nadväzuje na existujúcu cestu I/66 v mieste kríženia s potokom Ježová. Na konci úseku je navrhnutá križovatka „Zadné Halny“, ktorá umožňuje napojenie na existujúcu cestu I/66.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ Slovenská správa ciest, IVSC so sídlom v Banskej Bystrici predložil Ministerstvu životného prostredia SR podnet na posúdenie navrhovanej činnosti „I/66 Brezno - obchvat II. etapa, 2. úsek“ podľa § 20, písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z.z.“).

Slovenská správa ciest, IVSC so sídlom v Banskej Bystrici, ako hlavný dôvod podnetu uviedla, že stavba má byť zaradená do programu OPD 2014 - 2012, pričom táto časť trasy nikdy nebola posúdená podľa zákona. Ministerstvo životného prostredia SR listom zo dňa 17. 03. 2014 rozhodlo, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona. Z tohto dôvodu Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo dňa 28.03.2014 podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia č. 3923/14-3.4/ml, v ktorom pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu zmien navrhovanej činnosti určilo okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) i variant hnedý, podľa podnetu a variant červený a modrý podľa dokumentácie z posudzovania z roku 2009 (Správa o hodnotení navrhovanej činnosti „I/66 Brezno – Polomka“, HES-COMGEO spol. s r.o., 2009, Záverečné stanovisko č. 9028/07-3.4/ml MŽP SR podľa § 37 ods. 4 zákona zo dňa 11.3.2009).

MŽP SR vyhodnotilo ako potrebné rovnocenne posúdiť všetky tri navrhované varianty obchvatu mesta a to od križovatky Kieпка po križovatku Zadné Halny. V rozsahu hodnotenia ďalej určilo nasledovné okruhy otázok súvisiacich s navrhovanou činnosťou, ktoré je potrebné podrobnejšie rozpracovať v Správe o hodnotení:

1. vyhodnotiť vplyv na chránenú pamiatkovú zónu mesta,
2. posúdiť vizualizáciu protihlukových stien, vizualizáciu estakády v zastavanom území, estetický súlad s urbanizovaným prostredím (najmä na Kuzmányho ul.),
3. posúdiť súlad navrhovanej činnosti s ÚPN mesta,
4. vyhodnotiť kumulatívne vplyvy,

5. vyhodnotiť osobitne vplyv na rieku Hron,
6. nájsť lokality na odvoz prebytočnej zeminy, v zimnom období snehu a miesta vypúšťania odpadových vôd,
7. vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na územia NATURA 2000 podľa čl. 6.3. Smernice o biotopoch,
8. vypracovať aktuálnu imisno - emisnú štúdiu,
9. vypracovať aktuálnu hlukovú štúdiu,
10. uviesť návrh monitoringu bioty a chránených území s uvedením monitorovacích prvkov a systémom zverejňovania,
11. na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú vizuálnu prezentáciu navrhovanej činnosti (napr. mapové zobrazenie, počítačovú simuláciu objektov a pod.),
12. podrobnejšie rozpracovať opatrenia na minimalizáciu identifikovaných vplyvov.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti vypracovala spoločnosť HBH Projekt spol. s r.o., Organizačná zložka Slovensko, Ateliér ekológie so sídlom v Banskej Bystrici v júni 2014 a následne bola doručená na MŽP SR. Koordinátorom riešiteľského kolektívu bol Mgr. Tomáš Šíkula.

Technické riešenie navrhovanej činnosti bolo spracované v Technickej štúdii „I/66 Brezno - obchvat, II. etapa, 2. úsek“ spoločnosťou HBH Projekt spol. s r.o., Bratislava 2013. Ako podklad bola použitá aj dokumentácia pre územné rozhodnutie, ktorú vypracovala spoločnosť HBH Projekt spol. s r.o., Banská Bystrica, v auguste 2009.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, Odbor environmentálneho posudzovania, listom č. 3923/14-3.4/ml zo dňa 21.07.2014 podľa § 33 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z. rozoslalo Správu o hodnotení navrhovanej činnosti rezortnému orgánu, dotknutému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutej obci.

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola zverejnená na <http://eia.enviroportal.sk>.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovania správy o hodnotení „I/66 Brezno - obchvat, II. etapa 2. úsek“ sa konalo 25.8.2014 o 16:30 hod. na Mestskom úrade v Brezne. Verejné prerokovanie bolo zvolané pozvánkou mesta Brezno pod č. 2014/1690-09, 15362/2014 zo dňa 30.7.2014 v spolupráci a po dohode s navrhovateľom (SSC, IVSC Banská Bystrica). Predmetná pozvánka bola zverejnená na úradnej tabuli mesta Brezno, na internetovej stránke mesta a tiež v regionálnom denníku - MY Horehronie v číslach 31 a 32. Termín spoločného verejného prerokovania bol teda občanom oznámený spôsobom miestne obvyklým.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnil primátor mesta Brezno a traja zástupcovia Mestského úradu Brezno, 3 zástupcovia Obvodného úradu Brezno, 2 zástupcovia navrhovateľa, 4 zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení, 14 občanov a 1 zástupca spoločnosti CONROP SK s.r.o. Brezno.

Verejné prerokovanie otvoril primátor mesta Brezno Ing. Demian. Zástupca navrhovateľa Ing. Štulajter informoval účastníkov verejného prerokovania o stave investičnej prípravy súboru stavieb obchvatu mesta Brezno. Uviedol, že hodnotená stavba „I/66 Brezno - obchvat II. etapa 2. úsek je jedným z úsekov potrebných pre dobudovanie komplexného obchvatu. Účastníkom ozrejmil aj ostatnú etapizáciu súboru týchto stavieb tzn. stavby I/66 Brezno-obchvat I. etapa a stavby I/66 Brezno - obchvat II. etapa 2. úsek, ktoré sú v rôznom štádiu investičnej prípravy. Poznamenal, že stavba I/66 Brezno - obchvat I. etapa je v štádiu procesu

verejného obstarávania na zhotoviteľa stavebných prác, pričom predpoklad uzatvorenia zmluvy o dielo s vybraným resp. úspešným uchádzačom je v termíne 09/2014.

Zástupca spoločnosti HBH Projekt s.r.o. (riešiteľ správy o hodnotení) Mgr. Sekerčák informoval o posúdení vplyvov stavby na vybrané zložky životného prostredia v rámci spracovanej Správy o hodnotení z viacerých hľadísk v súvislosti s navrhovanou činnosťou. Pre lepšiu orientáciu situovania jednotlivých variantov vedenia trasy obchvatu v teréne bola prezentovaná vizualizácia a animácia trás s odborným komentárom. Konštatoval, že sa jedná len o koncepčnú dokumentáciu vzhľadom na stupeň poznania jednotlivých variantov, pričom žiadny návrh z prezentovaných variantných riešení nie je definitívne určený.

Po vystúpení resp. prezentácii a oboznámením sa prítomnej verejnosti s danými skutočnosťami bola otvorená diskusia.

Prerokované boli nasledovné otázky, ktoré sa týkali:

- prezentovanej vizualizácie a animácie riešených variantov a jej dostupnosti pre verejnosť ešte pred samotným verejným prerokovaním,
- súhlasu, resp. nesúhlasu občanov k výberu realizačného variantu obchvatu mesta,
- nesúhlasu s umiestnením výfukových plynov z tunela do priestoru rodinnej zástavby,
- rôznych výskumov a šetrení charakterizujúcich podložie v mieste výstavby tunela,
- v akej miere a akých podrobnostiach bol realizovaný inžiniersko - geologický prieskum s ohľadom na hĺbku nadložja tunela, resp. na hĺbku tunela pod jestvujúcou zástavbou rodinných domov,
- či je v rámci Slovenskej republiky už realizovaný tunel v prezentovanom technickom riešení a či v rámci výhľadu je uvažované jeho dobudovanie na štvorpruhovú komunikáciu,
- akým spôsobom sa bude pri variante B realizovať tunel (hlbenie – odstrel) v súvislosti s možným ovplyvnením statiky domov, ktoré sa nachádzajú nad tunelom,
- ako je riešený pohyb resp. migračné prechody pre zver v nadväznosti na prezentované technické riešenie stavby, či bolo uvažované s vybudovaním ekoduktov a tiež s vybudovaním oplatenia riešenej cesty,
- aké budú prevádzkové náklady tunela (variant B) a náklady na údržbu cesty (variant C), resp. ich finančné porovnanie,
- ceny realizácie jednotlivých variantov obchvatu mesta,
- vysvetlenia, prečo sa posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti predmetnej stavby znovu opakuje, keď bol v minulosti vybraný variant C, pričom uvedené riešenie roku 2009 je totožné s prezentovaným návrhom trasovania (variant C) možno až na určité odchýlky resp. odlišnosti, avšak podstatná časť trasy ostáva nezmenená (súčasťou záznamu z verejného prerokovania je písomná pripomienka Ing. Kováčika),
- vysvetlenia skutočností, prečo v rámci riešenia obchvatu mesta Brezno v minulých obdobiach v študovaných variantoch bolo zaústenie (variant C) riešené do križovatky smer Mýto pod Ďumbierom Vernár (cesta III/06656), čo tak v súčasnosti nie je,
- bolo poukázané na skutočnosť, že prezentované technické riešenie stavby nie je ani na úrovni šírkového usporiadania jestvujúcej cesty I/66 (v niektorých úsekoch súčasný stav prekračuje parametre) prezentovanej stavby, keďže sa jedná o kategóriu C 9,5/80. Teda sa jedná len o preložku cesty I/66, ktorá bude parametrami na úrovni už v súčasnosti rekonštruovaných úsekov I/66 (výmeny krytu vozovky) v rámci údržby cesty,
- informácie v akom stave je príprava stavby resp. aké kroky investor vykonal v súvislosti so zlým stavebno - technickým stavom mostného objektu ev. č. 045 ponad rieku Hron na Kuzmányho ulici,
- vysvetlenia, čo sa stane v prípade ak variant B bude z dôvodu prevádzky resp. odstávky tunela zatvorený, či je uvažované s nejakou náhradnou trasou vedenia dopravy,

- riešenia priameho napojenia variantu C v už existujúcej križovatke a nie až za križovatkou,
- trasovanie obchvatu mesta podľa variantu B od križovatky - Kieпка priamo zasahuje do pozemku spoločnosti, ktorá v rámci svojich zámerov uvažuje s rozvojom aktivít (vybudovanie novej haly), pričom v súčasnom období zamestnáva 60 ľudí, (súčasťou záznamu z verejného prerokovania je písomná pripomienka p. Ďördíka, konateľa spoločnosti CONROP SK, s.r.o.)
- ako sa predmetná stavba dotkne, resp. aký bude mať jej trasovanie vplyv na obyvateľov časti mesta (ulice pod Hôrkou)
- obyvateľ časti mesta (Tisovská cesta) požiadal o vysvetlenie aké sú predpokladané termíny zahájenia stavebných prác na predchádzajúcom úseku stavby obchvatu mesta tzn. I/66 Brezno - obchvat II. etapa 1. úsek - úseku vedeného od križovatky Mazorníkovo v smere na Čierny Balog a po križovatkú Rohozná na ceste I/72 v nadväznosti na súčasnú realizáciu stavby I/72 Tisovec - Zbojská a zmluvné termíny ukončenia stavebných prác. Vyslovil názor že skvalitnením tejto trasy cesty I/72 a zrušením obmedzenia nákladnej dopravy príde k nárastu dopravy smerom na Brezno, pričom už v súčasnej dobe, ako občan mesta, zažíva neúnosnú dopravnú záťaž, ktorej negatívne účinky majú vplyv na jeho nehnuteľnosť. Skonštatoval zhoršenie stavebno - technického stavu komunikácie vedenej v súbehu s jeho nehnuteľnosťou, pričom v týchto miestach došlo k výraznej deformácii, resp. poklesu vozovky.

V diskusii bolo každému, kto požiadal o slovo umožnené vyjadriť svoj názor, položiť otázku na ktorú mu bolo ihneď odpovedané zástupcom investora, hlavného inžiniera projektu a spracovateľa správy o hodnotení.

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

V zákone stanovenej lehote podľa § 18 zákona boli doručené od dotknutých subjektov nasledovné písomné stanoviská:

BANSKOBYSŤICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Oddelenie územného plánovania a ŽP, list č. 7611/2014/ODDUPZP-002 26727/2014

Samosprávny kraj konštatuje, že predložená správa o hodnotení „I/66 Brezno - obchvat, II. etapa, 2. časť“ je spracovaná podrobne a dáva postačujúce údaje a odporúčania aj pre povoľujúci orgán. Upozorňuje na potrebu doriešiť strety záujmov s chránenými územiami.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR, Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, list č. 7047/2014-2.1, zo dňa 22.9.2014

Ministerstvo životného prostredia v stanovisku konštatuje, že po zohľadnení vyhodnotenia jednotlivých vplyvov na predmety ochrany územia sa v súvislosti s výstavbou a realizáciou zámeru pri všetkých troch hodnotených variantoch nepredpokladá narušenie integrity chránených území. Za optimálny variant výstavby z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny ministerstvo považuje variant B (tunelový). Za predpokladu dodržania navrhovaných zmierňujúcich opatrení a rešpektovania všeobecných zásad a právnych predpisov v oblasti ochrany prírody a krajiny pokladá za prijateľné aj varianty A a C (v uvedenom poradí).

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BR-OCDPK-2014/005108-002 zo dňa 25.08.2014

Úrad konštatuje, že Variant A je síce najlacnejším variantom riešenia obchvatu mesta Brezno, ale vzhľadom k technickému riešeniu (nadúrovňovým vedením estakádou) narúša historický charakter územia a neodbúrajú sa nepriaznivé vplyvy dopravy na obyvateľstvo v tejto časti mesta. Variant B je najekologickejší variantom, pretože najmenej zasahuje do životného

prostredia z dôvodu vedenia trasy tunelom, ktorý je na časti vedený pod rodinnými domami. Úrad upozorňuje na skutočnosť, že v území realizácie tunela sú navyše nepriaznivé geologické pomery a na základe aj historických poznatkov na vznik možných zosuvov pôdy a narušenie statiky súčasných stavieb. Požiadavky na odvedenie tranzitnej dopravy mimo mesto Brezno najviac spĺňa Variant C, ktorý je najdrahším riešením. Úrad poznamenáva, že navrhnuté napojenie na cestu I/66 križovatkou Zadné Halny nevytvára priame prepojenie na cestu III/06656 v časti Vagnár, ktorá je spojnicou s cestou I/72 v obci Mýto pod Ďumbierom a bude nútiť účastníkov cestnej premávky vracat' sa krátkym úsekom na pôvodnú križovátku v časti Vagnár, čo neprispieje k plynulosti dopravy a nespĺňa ani ekologický aspekt najmä u ťažkej dopravy tranzitujúcej na cestu I/72. Z dopravného hľadiska a perspektívneho pohľadu by bolo vhodnejšie vyriešiť napojenie variantu C okružnou križovatkou v mieste súčasnej križovatky ciest I/66 a III/06656.

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie, list č. OU-BR-OSZP-2014/004909
Ev.č.171/vyj/2014 zo dňa 02.09.2014

Po preštudovaní predmetnej Správy o hodnotení úrad nemá zásadné výhrady k výberu optimálneho variantu realizácie. Pri multikriteriálnom porovnaní variantov realizácie vychádza ako najvhodnejší variant B (fialový, tunelový) riešenia obchvatu mesta Brezno. Z environmentálneho porovnania bol pri variante B preukázaný najmenší vplyv na posudzované zložky životného prostredia, takmer polovica trasy je vedená v tuneli, predstavuje pomerne malý zásah do ekologicky cenných častí posudzovaného územia, zvýši kvalitu dopravnej siete a presmeruje tranzitnú dopravu z intravilánu mesta.

Úrad považuje za potrebné dať do pozornosti potrebu vykonania predbežného podrobného geologického prieskumu dotknutej lokality. Pri príprave ďalších stupňov projektovej dokumentácie úrad navrhuje úzku spoluprácu s odbornými organizáciami, v územnej pôsobnosti ktorých sa predmetná cesta nachádza (S- CHKO Poľana, S- NAPANT) a za dodržania všetkých ustanovení zákonov.

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, odbor pozemkový a lesný, list č. OU-BR-PLO/2014/005046
zo dňa 06.08.2014

OÚ Brezno, pozemkový a lesný odbor k predloženej k správe o hodnotení z hľadiska dopadu na poľnohospodársku pôdu nemá námietky. Úrad v stanovisku ďalej konštatuje, že predmetnou činnosťou dôjde k trvalému aj dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy. V súlade s ÚPN mesta Brezna je variant C.

Úrad upozorňuje, že v prípade realizácie variantu A a B bude z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy dotknutým orgánom št. správy pre vydanie územného rozhodnutia na predmetnú stavbu OÚ Banská Bystrica, odbor opravných prostriedkov, referát poľnohospodárstva. Po vydaní územného rozhodnutia na stavbu bude potrebné, aby investor stavby požiadal OU Brezno, pozemkový a lesný odbor o vydanie rozhodnutia na trvalý aj dočasný záber poľnohospodárskej pôdy § 17 zákona č. 220/2004 Z.z.

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, Odbor krízového riadenia, list č. OU-BR-OKR-2014/00368-16, zo dňa 11.8.2014

V stanovisku úrad upozorňuje, že z hľadiska civilnej ochrany nie je odbor krízového riadenia Okresného úradu Brezno kompetentný vyjadrovať sa k správe činnosti podľa §31 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

OBVODNÝ BANSKÝ ÚRAD BANSKÁ BYSTRICA, list č. 1169-2193/2014, zo dňa 8.8.2014

Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení „I/66 Brezno - obchvat II. etapa, 2. úsek“, pretože realizáciou ktoréhokoľvek z troch navrhovaných variantov nebudú dotknuté záujmy chránené podľa banských predpisov.

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, š.p., odštepný závod Banská Bystrica, list č. CS32/2014CZ10003/2014-220, zo dňa 28.8.2014

Slovenský vodohospodársky podnik (ďalej len „SVP, š.p. OZ Banská Bystrica“) po preštudovaní správy o hodnotení predmetnej navrhovanej činnosti zaujíma z pohľadu správcu vodných tokov nasledovné stanovisko.

Navrhovaná činnosť výstavby novej trasy spojenia sa dotýka záujmov vodného hospodárstva, nakoľko umiestnenie a rozsah navrhovanej cestnej komunikácie sa nachádza v území, ktoré z hľadiska hydrologického spadá do povodia Hrona číslo hydrologického poradia 4 - 23 a v danej lokalite sa nachádzajú vodné toky v správe SVP š.p., OZ B. Bystrica. Územím preteká vodný tok Hron, Rohozná, Brezenec, Židlovo a Zadné Halny. Navrhovanou cestnou komunikáciou budú v rámci jednotlivých variantných riešení dotknuté odtokové pomery týchto vodných tokov, vedenie trasy sa navrhuje v blízkosti vodných tokov, tiež sú navrhované križovania vodných tokov a ich premostenia mostnými objektmi.

Variant A: V rámci návrhu variantu A bude mostným objektom križovaný vodný tok Brezenec a Hron, ktorý je v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Umiestnenie pilierov mosta ovplyvní súčasnú úroveň hladiny v Hrone pri Q_{100} . Trasa cesty vedie v súbehu Hrona estakádou. Umiestnenie pilierov estakády na ľavej strane Hrona bude mať tiež vplyv na prevedenie prietokov Q_{100} . Vzdialenosť ľavostranného brehu Hrona od budúceho telesa cesty je veľmi malá, sú tu stiesnené pomery. Potreba záberu územia pre umiestnenie pilierov estakády by ovplyvnila koryto Hrona. Vedenie trasy obchvatu mesta Brezno navrhované vo variante A z hľadiska záujmov vodného hospodárstva a vodohospodárskych pomerov neodporúčame.

Variant B: V rámci variantu B sa navrhuje križovanie vodohospodársky významného toku Hron a vodného toku Brezenec. Návrh trasy pozostáva s tunelového vedenia. Týmto návrhom dochádza k stretu záujmov, nakoľko SVP š.p., OZ B. Bystrica pre zabezpečenie protipovodňovej ochrany okolitého územia pripravuje v danej lokalite investičnú akciu. „Brezno, protipovodňové opatrenia na toku Židlovo“. Na predmetnú stavbu bolo vydané rozhodnutie mesta Brezno o umiestnení stavby č. 2011/1660-02 s nadobudnutou právoplatnosťou 29.7.2011, stavebné povolenie na stavbu bolo vydané rozhodnutím Obvodného úradu životného prostredia v Brezne dňa 19.1.2012 pod č. ŠVS - A 2012/00152Fa. V rámci tejto investičnej akcie sa v súčasnosti realizuje lokalita č.1, ktorá pozostáva z úpravy odtokových pomerov a stabilizácie prietokového profilu potoka Židlovo súvislou korytovou úpravou v rkm 0,228 - 0,369. V rámci lokality č.2 sa v rkm 0,595 potoka Židlovo navrhuje umiestnenie suchej nádrže (poldra), ktorý bude redukovať povodňové prietoky krátkodobým zadržaním časti objemu povodňovej vlny zemnou hrádzou naprieč údolím Židlovo. V tejto súvislosti bude potrebné prehodnotiť trasu variantu B, tak aby nedošlo k stretu záujmov s navrhovanou protipovodňovou stavbou. Návrh trasy variantu B z hľadiska záujmov vodného hospodárstva neodporúčame.

Variant C: V rámci variantu C je navrhnuté križovanie vodohospodársky významného vodného toku Hron a vodného toku Rohozná. Umiestnenie pilierov mostných objektov bude mať vplyv na prevedenie veľkých vôd.

SVP š.p., OZ B. Bystrica v stanovisku ďalej upozorňuje, že ostatné vodné toky nachádzajúce sa v danej lokalite, u ktorých dôjde ku križovaniu navrhovanou cestnou komunikáciou nie sú

v správe SVP, š.p., OZ B. Bystrica. Stanovisko je potrebné vyžiadať od správcu týchto tokov, ktorým sú Lesy SR.

Z pohľadu ochrany kvality vôd navrhovanou činnosťou nesmie dôjsť k ohrozeniu kvality povrchových a podzemných vôd, je potrebné dbať o ochranu vôd a zdržať sa činností, ktoré môžu negatívne ovplyvniť prirodzený režim vôd, znečistiť vodu alebo inak ohroziť jej kvalitu.

V závere stanoviska SVP, š.p., OZ Banská Bystrica požaduje:

- po definitívnom výbere trasy obchvatu mesta Brezno, tzn. ešte pred začatím spracovania projektovej dokumentácie v stupni pre územné rozhodnutie zo strany projektanta zaslať na SVP š.p., OZ B. Bystrica žiadosť o vyjadrenie k definitívnej trase cesty,
- mostné objekty križujúce vodohospodársky významný vodný tok Hron a jeho prítoky nadimenzovať na prevedenie prietoku Q_{100} s bezpečnostným prevýšením,
- do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie zapracovať hydrotechnické výpočty vypracované odborne spôsobilou osobou dokladujúce kapacitu navrhovaných mostných objektov, ako aj hydrologické údaje od Slovenského hydrometeorologického ústavu s uvedením Q_{100} vodného toku v profile mostného objektu a dokladovať ako teleso cesty ovplyvní odtokové pomery v predmetnom území,
- pri spracovávaní ďalších stupňov riešenia navrhovanej činnosti postupovať podľa platných legislatívnych predpisov (zákona č. 364/2004 Z.z., o vodách v znení neskorších predpisov, zákona č. 7/2010 Z.z., o ochrane pred povodňami, z hľadiska odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd postupovať podľa NV SR č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd),
- ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovanej činnosti predkladať na SVP š.p., OZ Banská Bystrica k vyjadreniu.

OKRESNÉ RIADITEĽSTVO HASIČSKÉHO A ZÁCHRANNÉHO ZBORU V BREZNE, list č. ORHZ-BR1-434-001/2014, zo dňa 4.7.2014

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v stanovisku konštatuje, že sa k uvedenej stavbe vyjadrí v rámci stavebného konania v súlade s § 25 ods. 1 písm. c) zákona č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarimi v znení neskorších predpisov a § 40 vyhlášky MV SR č. 121/2002 Z. z. o požiarnej prevencii v znení neskorších predpisov.

KRAJSKÝ PAMIATKOVÝ ÚRAD BANSKÁ BYSTRICA, list č. KPUBB-2014/14399-2/50720/MIŇ, zo dňa 05.08.2014

Krajský pamiatkový úrad Banská Bystrica (ďalej len „KPU Banská Bystrica“) z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom určuje správu o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č. 24/2006 Z. z. „I/66 Brezno - obchvat II. etapa, 2. úsek“ za prípustný. KPU Banská Bystrica záväzné stanovisko odôvodňuje tým, že predmetná správa dostatočne rieši problematiku pamiatkového fondu v kapitolách C.II.12. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti a C.II. 13. Archeologické náleziská.

KPU Banská Bystrica v závere stanoviska upozorňuje, že podľa § 44a pamiatkového zákona toto záväzné stanovisko po uplynutí troch rokov odo dňa vydania stráca platnosť, ak nedošlo k jeho použitiu na účel, pre ktorý je určené. Každú zmenu tohto záväzného stanoviska je navrhovateľ povinný prerokovať s KPU Banská Bystrica.

Toto záväzné stanovisko je podkladom pre konanie stavebného úradu podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

REGIONÁLNY ÚRAD VEREJNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA so sídlom v Banskej Bystrici, list č. Aú2014/02887 zo dňa 21.08.2014

RÚVZ so sídlom v Banskej Bystrici podľa § 13 ods. 2 zákona č. 355/2007 Z. z. k predloženému návrhu vydáva súhlasné záväzné stanovisko. Súčasne odporúčame realizovať variant C, ktorý je z hľadiska ochrany pred hlukom najvýhodnejší. V prípade schválenia a realizácie navrhovanej činnosti je potrebné uskutočniť navrhované protihlukové opatrenia tak, aby bola zabezpečená ochrana obyvateľov pred hlukom a vibráciami podľa zákona č. 355/2007 Z. z. a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. v platnom znení. V závere stanoviska RÚVZ zdôrazňuje, že účinnosť protihlukových stien a dodržanie najvyšších prípustných hladín hluku v chránenom území najbližšie umiestnených obytných budov je potrebné overiť meraním odborne spôsobilou osobou.

PETÍCIA PROTI VÝSTAVBE I/66 BREZNO – OBCHVAT VARIANT A, ktorú podal Jindřich Hýžd'al listom zo dňa 27.8.2014

Petíciu podpísalo 85 občanov s trvalým pobytom na Lichardovej a Kukučínovej ulici v Brezne, ktorou vyjadrili svoj zásadný **nesúhlas k variantu A** obchvatu mesta Brezno. Navrhovaný variant A podľa názoru občanov nenaplní účel výstavby obchvatu, ktorým má byť zlepšenie a skvalitnenie života a bývania obyvateľov mesta. Život občanov na oboch uliciach by sa realizáciou variantu A skomplikoval a doterajšie bývanie by sa im ešte viac znehodnotilo.

PETÍCIA PROTI VARIANTU B, zo dňa 25.8.2014

Petíciu podpísalo 152 občanov s trvalým pobytom na ulici Brezenská, Kieпка, Pod Hôrkou a Tisovská, ktorou vyjadrili svoj zásadný **nesúhlas k prijatiu variantu B** obchvatu mesta Brezno. Podľa názoru občanov uvedených ulíc dôjde realizáciou variantu B v plnom rozsahu k narušeniu doteraz kvalitného, bezpečného a pokojného života v dotknutých lokalitách.

ING. MILAN KOVÁČIK, ul. ČSA 22, 977 01 BREZNO, list zo dňa 27.8.2014

Pán Kováčik sa ako občan a poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Brezno vyjadril svoj **nesúhlas s Variantom B**. Svoj nesúhlas odôvodnil:

1. Realizácia variantu zasahuje do rovinatého terénu, ktorých je v okolí mesta málo. Uvádza, že sa v tejto lokalite v minulosti uvažovalo s vybudovaním druhého centra mesta, lokalita je vhodná aj na podporu firiem, ktoré rozvíjajú zamestnanosť v priemysle a službách. Výstavba vysokého násypu a mostnej konštrukcii ponad rodinné domy budú podľa Ing. Kováčika hrubým a necitlivým zásahom do vzhľadu a ďalšieho využívania lokality.
 2. Cesta a následný vjazd do tunela sa zbytočne zahľbuje do masívu Židlovo. Výška nadložia po domy na ulici Kieпка bude iba 10 m.
 3. Vychádzajúc z vlastných skúseností upozorňuje na skutočnosť, že celý kopec Kieпка je z piesku. Keď kopali studňu v tejto lokalite jeho príbuzní vyťahovali vždy len piesok, čo môžu potvrdiť aj ostatní majitelia rodinných domov na ulici Kieпка, ktorí kopali základy. Upozorňuje, že pred 10 rokmi sa po daždi sklúzol svah na rodinný dom Vladimíra Kožiaka.
 4. Spochybňuje, že 10 m nadložia medzi tunelom a rodinnými domami na ulici Kieпка, popod ktorú bude tunel razený, postačuje na zabezpečenie stability rodinných domov.
- V závere Ing. Kováč vyjadril presvedčenie, že jeho pripomienky budú zohľadnené pri výbere variantu realizácie obchvatu Brezna.

DÖRDÍK LADISLAV, konateľ spoločnosti CONROP SK s.r.o. BREZNO, Brezenská 22, 977 01 BREZNO

Konateľ spoločnosti opätovne vzniesol pripomienky k trasovaniu úseku obchvatu mesta Brezno – II. etapa, 2. úsek – **nesúhlas s variantom B**, nakoľko komunikácia priamo zasahuje

do pozemku a dvora spoločnosti CONROP SK, s.r.o. (do 1.7.2013 LANEX Slovakia, spol. s r.o.), ktorý sa nepretržite využíva pri chode spoločnosti. Spoločnosť CONROP SK s.r.o. v súčasnosti zamestnáva 60 ľudí a bolo by neprípustné, aby ďalšie pracovné miesta zanikli z dôvodu nerozumného trasovania komunikácie.

TOMANČIAK JÁN, Brezenská 7/811, 977 01 BREZNO

Vyjadril **nesúhlas s variantom B**. Upozornil na návrh obchvatu mesta z osemdesiatych rokov. V liste ďalej pán Tomančíak uvádza návrh aj s náčrtom na obchvat mesta Brezno juh – sever. Začiatok obchvatu bol v smere od B. Bystrice v lokalite Banisko, mostom č. 1 sa prekonávala rieka Hron a železničná trať, návrh ďalej viedol poza areál bývalého podniku Mostáreň Brezno smerom ku komunikácii II/529 Brezno – Čierny Balog, ďalej smerom ku ceste I/72 Brezno – Tisovec až do lokality Halny (cesta I/72), odkiaľ je možné pokračovať smerom na Mýto pod Ďumbierom (cesta III/066065) alebo Polomku (cesta I/66).

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 listom č. 3923/14-3.4/ml, z 25.08.2014. Posudzovateľ je vedený v zozname odborne spôsobilých osôb v zmysle vyhlášky Ministerstva životného prostredia č. 113/2006 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie pod číslom 52/95-OPV. Na posudzovaní spolupracovali: HES-COMGEO, spol. s r.o., právnická osoba odborne spôsobilá na posudzovanie vplyvov na životné prostredie, zapísaná pod číslom 27/2000-OPV-PO a Ing. Adriána Mathéová, odborne spôsobilá osoba zapísaná v zozname pod číslom 602/2013/OEP. Posudok bol vypracovaný v októbri 2014.

Posudok bol spracovaný na základe predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti s prihliadnutím na doručené stanoviská. V posudku bolo konštatované, že posudzovaná správa o hodnotení je vypracovaná po obsahovej stránke v rozsahu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a obsahuje komplexné zistenie, opísanie a vyhodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane porovnania s jestvujúcim stavom životného prostredia v mieste jej vykonávania a v oblasti jej predpokladaného vplyvu. Po formálnej stránke je rozpracovaná podľa prílohy č. 11 primerane charakteru navrhovanej činnosti, s výnimkou kapitoly A.II.16

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, ktorá v správe o hodnotení absentuje. Uvedená kapitola bola do obsahu a štruktúry Správy o hodnotení navrhovanej činnosti doplnená zákonom č. 408/2011 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z.z.

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 v realizačnom **variante C** (modrý) s doplnením požiadavky na akceptovanie významných námietok 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.

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

Vplyv na obyvateľstvo

Pri súčte všetkých pozitívnych a negatívnych faktorov, ktoré vplyvajú na obyvateľstvo (hluk, emisie, prašnosť, psychosociálne vplyvy a pod.) možno výhodnosť jednotlivých variantov vnímať nasledovne. Variant A (hnedý) prinesie pozitíva pre najmenší počet obyvateľov a svojím umiestnením zas negatívne ovplyvní najväčší počet obyvateľov, preto spomedzi aktívnych variantov vychádza ako najhorší. Dobrú efektivitu pozitívnych vplyvov má variant B (fialový), ktorý však predstavuje pomerne veľké negatívum v podobe výstavby tunela tesne pri a pod zastavanou časťou mesta Brezna, preto je hodnotený rovnako ako variant s negatívnym vplyvom na obyvateľstvo (iba vďaka výstavbe). Najvýhodnejší je variant C (modrý), ktorý svoj pozitívny prínos zníži minimálnym vplyvom na obyvateľstvo v období výstavby aj prevádzky tohto úseku. Preto je hodnotený v tomto ohľade ako najvýhodnejší. Nulový variant neriešením dopravnej situácie bude neustále zhoršovať vplyvy na dotknuté obyvateľstvo v centre mesta, preto je hodnotený ako najhorší.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-5
variant A (hnedý)	-3
variant B (fialový)	-3
variant C (modrý)	-1

Vplyv na horninové prostredie a nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Všetky posudzované varianty s výnimkou nulového variantu predstavujú pomerne výrazný zásah do horninového prostredia hlavne pri výstavbe tunelovej časti variantu B (fialový). Na základe všetkých zistených skutočností možno z hľadiska vplyvov aktívnych variantov na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery hodnotiť ako najvhodnejší variant A (hnedý) a najmenej vhodný variant C (modrý) a B (fialový). Nulový variant nepredstavuje žiaden zásah do prostredia, preto je aj miera vplyvu nulová.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	0
variant B (fialový)	-3
variant C (modrý)	-3

Vplyv na klimatické pomery

Posudzované varianty nepredstavujú svojou povahou a rozsahom potenciál na zmenu klímy. Očakávať možno iba vplyv na mikroklimu blízkeho okolia obchvatu Brezna hlavne pri tunelovom úseku.

Na základe zistených skutočností a porovnania rozsahu vplyvu každého variantu na miestnu mikroklimu možno za najvhodnejšie považovať varianty A (hnedý), C (modrý) a najhorší variant B (fialový), rozdiely medzi vplyvom jednotlivých variantov sú však minimálne až zanedbateľné. Nulový variant nepredstavuje nový zásah do prostredia, preto možno aj mieru vplyvu hodnotiť ako nulovú.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-1

Vplyv na ovzdušie

Z výsledkov modelovaných výpočtov vyplýva, že pri výstavbe a následnej prevádzke ktoréhokoľvek z posudzovaných variantov dôjde k nárastom emisií v miestach, kde bude predstavovať obchvat Brezna nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Prerozdelením dopravy však emisií ubudne na doteraz najviac vyťažených cestných ťahoch.

Kvalita ovzdušia v okolí dopravnej trasy obchvatu Brezna nebude ovplyvňovaná nadmernými (nadlimitnými) imisiami z dopravy ani pri jednom z posudzovaných variantov vrátane nulového.

Nulový variant je hodnotený ako najhorší vzhľadom k tomu, že situáciu v znečisťovaní ovzdušia bude iba zhoršovať bez akéhokoľvek pozitívneho vplyvu.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-3
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-1

Vplyv na vodné pomery

Všetky posudzované varianty predstavujú vplyv na vodný režim a kvalitu povrchových vôd. Variant B (fialový) a variant C (modrý) aj ovplyvnenie hydrologického režimu podzemných vôd pri výstavbe tunela a budovaní rozsiahlych a hlbokých zárezov.

Nulový stav predstavuje v území situáciu stále sa zvyšujúcich nárokov na súčasnú cestnú sieť (narastajúce riziko vzniku dopravných nehôd), ktorá nie je vo vzťahu k ochrane podzemných a povrchových vôd dostatočne zabezpečená (ORL, kanalizácia, retenčné nádrže a pod.).

Pri všetkých troch posudzovaných variantoch navrhovanej cesty I/66 Brezno - obchvat II. etapa 2. úsek je už teraz možné konštatovať aj napriek vymenovaným možnostiam znečisťovania vôd, že pri dodržaní štandardnej koncepcie odvodnenia cestných komunikácií (kanalizácia, sedimentačné a retenčné nádrže, odlučovače ropných látok) je znečisťovanie recipientov ako aj podzemných vôd v posudzovanom území vplyvom prevádzky plánovaného obchvatu Brezna málo významné.

Na základe zistených skutočností možno ako najväčší hodnotiť vplyv na režim podzemných vôd pri razení a hĺbení tunela Brezno. Najväčší vplyv na vodné pomery preto predstavuje variant B (fialový), relatívne menší vplyv predstavuje variant C (modrý). Minimálny vplyv na povrchové a podzemné vody možno kvalifikovať pri variante A (hnedý).

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-1
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-3
variant C (modrý)	-3

Vplyv na pôdu

Všetky posudzované varianty s výnimkou nulového variantu predstavujú záber prevažne poľnohospodárskej pôdy. Ako rozhodujúci vplyv je považovaný celkový záber pôdy spolu s jej kategorizáciou a teda záber pôdy vysokej kvality, potom strednej kvality a ako najmenší vplyv sa hodnotí záber pôdy nízkej kvality.

Nulový stav predstavuje v území situáciu stále sa zvyšujúcich nárokov na súčasnú cestnú sieť so všetkými negatívnymi dopadmi (narastajúce riziko vzniku dopravných nehôd, tvorba kongescií). Nulový variant preto predstavuje s postupujúcim časom narastajúce riziko kontaminácie pôd v dôsledku havárií, prípadne kontaminácie zvýšeným imisným zaťažením územia pri kongesciách.

Na základe všetkých zistených skutočností a porovnaní záberov pôdy pri posudzovaných variantoch je ako najmenej vhodný variant C (modrý) a ako najvýhodnejšia je podľa stanovených kritérií variant A (hnedý). Variant B (fialový) predstavuje iba mierne negatívny vplyv, nakoľko nepredstavuje významný záber pôdy.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-1
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-3

Vplyv na faunu, flóru a jej biotopy

Pri realizácii ktoréhokoľvek z posudzovaných variantov nedôjde k ovplyvneniu kvalitatívneho zloženia tunajšej fauny a flóry (biodiverzity), výstavba cestnej komunikácie môže spôsobiť dočasné zníženie počtu niektorých druhov v území. Pre všetky dotknuté druhy existujú v území vhodné náhradné biotopy, na ktorých je možné zachovanie všetkých dotknutých druhov fauny aj flóry.

Z vyhodnotenia vplyvu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na faunu, flóru a biotopy vyplýva, že najmenej vhodná je realizácia variantu C (modrý), ktorý zasahuje najväčšiu časť hodnoteného územia. Realizáciou variantu A, resp. B vzhľadom na ich lokalizáciu a technické riešenie sa neočakáva pôsobenie významného negatívneho vplyvu na faunu, flóru a biotopy dotknutého územia.

Nulový variant nepredstavuje žiaden nový zásah do existujúceho stavu bioty, aj napriek tomu jeho vplyv hodnotíme ako mierne negatívny z dôvodu narastajúceho rizika konfliktov zveri s rastúcou dopravou na súčasnej cestnej sieti (migračná prekážka).

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-1
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-3

Vplyv na chránené územia

Posudzovaný zámer zasahuje v dvoch variantoch do ochranného pásma NP Nízke Tatry, nezasahuje do žiadneho maloplošného ani veľkoplošného chráneného územia vyhláseného v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Do ochranného pásma Národného parku Nízke Tatry, kde podľa zákona č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, platí druhý stupeň ochrany, zasahujú varianty B (fialový) a C (modrý). Tento zásah možno definovať ako okrajový v rozsahu niekoľkých stoviek m², kedy nemôže dôjsť k výraznému negatívnemu ovplyvneniu fauny a flóry, rovnako možno

predbežne vylúčiť aj akékoľvek ovplyvnenie predmetov ochrany v rámci tohto chráneného územia. Pri výstavbe obchvatu Brezna resp. pri činnostiach, ktoré s touto výstavbou súvisia a taktiež aj počas prevádzky nedôjde ku priamym vplyvom, v ktorých by sme predpokladali likvidáciu chránených území alebo nenávratné narušenie režimu ochrany územia alebo jeho časti.

Najbližšími maloplošnými chránenými územiami sú PR Breznianska skalka vo vzdialenosti cca 2 km na západ od variantu A (hnedý), ďalej PR Horné vzdialená cca 3 km rovnako na západ od variantu A (hnedý). Vzhľadom k ich vzdialenosti a geomorfologickým pomeroch územia je vplyv posudzovaných variantov zámeru na tieto chránené územia vylúčený.

V prípade nulového variantu možno vplyv hodnotiť ako zachovanie súčasného stavu, ktorý nepredstavuje žiadne nové vplyvy na chránené územia.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	0
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-1

Vplyv na krajinu

Realizáciou zámeru v ktoromkoľvek variante dôjde k zmene krajinného rázu posudzovaného územia. Každý variant má svoje špecifiká, ktorými podstatne naruší krajinný ráz. Negatívne do charakteru a vzhľadu blízkeho krajinného priestoru zasiahne Variant A (hnedý), keďže sa nachádza na okraji historického centra aj keď v umelej krajine. Vzhľadom k situovaniu a technickému riešeniu variantu B (fialový) bude mierne zasahovať do krajiny. Z jednej časti je vizuálne exponovanejší (mostný objekt v km 0,279), ale tým že z väčšej časti je trasa vedená tunelom nenaruší sa poľnohospodársky charakter a harmonická miera harmonických vzťahov v krajine. Skoro celý Variant C (modrý) je situovaný do poľnohospodárskeho územia so znakmi podhorskej krajiny. Z pohľadu rozľahlosti a charakteru scenérie, hlboké zárezy viditeľné z južných svahov, narušia dominantným technickým prvkom druhotnú krajinnú štruktúru. Jedinečný charakter podhorskej krajiny, ktorý sa naskytne z ďalekých pohľadov bude značne ovplyvnený. Určite sa narušia väzby pomerne harmonickej mierky krajiny.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	-3
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-3

Vplyv na územný systém ekologickej stability

Zámer výstavby obchvatu Brezna vo všetkých posudzovaných variantoch predstavuje nový líniový prvok v území, ktorý prichádza do konfliktu s prvkami územného systému ekologickej stability. Počas výstavby obchvatu dôjde k fragmentácii, k zníženiu biodiverzity a k narušeniu migračných koridorov. Taktiež sa v krajine narušia, resp. zlikvidujú prvky, ktoré udržiavajú a posilňujú súčasnú ekologickú stabilitu územia, medzi ktoré patria lesné komplexy, brehovité porasty so sprievodnou vegetáciou vodných tokov, lúky a pasienky. Rozsah a charakter vplyvov počas výstavby komunikácie závisí od veľkosti a priestorového usporiadania konkrétneho prvku ÚSES v nadväznosti na stavebné práce, plošný záber a ich charakter.

Vplyv na MBk Brezenec je definovaný dotykom (priblížením) križovatky Kieпка v rozsahu, ktorý by nemal zmeniť migračné parametre biokoridoru.

Vplyv posudzovaných variantov na NRBk Hron a RBk Rohozná je vo všetkých prípadoch riešený dostatočnými mostnými objektmi alebo tak, aby funkčnosť týchto prvkov zostala zachovaná. Preto aj vplyv posudzovaného zámeru na prvky ÚSES možno vnímať ako pre faunu mierne obmedzujúci, no rozhodne nie znemožňujúci migráciu a funkčnosť ÚSES.

Nulový variant nepredstavuje žiaden vplyv na prvky ÚSES v predmetnom území.

Na základe vyhodnotenia počtu a povahy stretov posudzovaných variantov sú všetky navrhované varianty vyhodnotené rovnako mierne obmedzujúce, avšak bez výrazných negatívnych vplyvov. Variant nulový možno kvalifikovať ako variant bez nového vplyvu na prvky ÚSES.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-1

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Podľa zistených skutočností a porovnania veľkosti záberov posudzovaných variantov je predpokladaný najmenší vplyv na hospodárske aktivity človeka v území pri variante A (hnedý) a najväčší vplyv sa predpokladá pri variante C (modrý). Nulový variant nepredstavuje zmenu súčasného využívania posudzovaného územia, no nenapomáha ani nerieši jeho rozvoj, preto je hodnotený nulovým vplyvom.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	-3
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-3

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Realizáciou variantu B (fialový) a variantu C (modrý) nedôjde k žiadnemu negatívnemu vplyvu na kultúrne a historické pamiatky mesta Brezno. Najväčší vplyv a najväčší zásah do komplexu historických pamiatok predstavuje variant A (hnedý). Nulový variant je hodnotený s mierne negatívnym vplyvom na kultúrne a historické pamiatky z dôvodu ponechania dopravy v centre mesta.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	-1
variant A (hnedý)	-3
variant B (fialový)	0
variant C (modrý)	0

Vplyvy na archeologické náleziská

V posudzovanom území sa archeologické lokality v trase jednotlivých variantov nenachádzajú, ich znehodnotenie, prípadne zánik spôsobený výstavbou a prevádzkou obchvatu Brezna preto možno s najväčšou pravdepodobnosťou vylúčiť. Vplyv cesty I/66 Brezno - obchvat II. etapa, 2. úsek na tieto lokality sa teda nepredpokladá.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	0
variant B (fialový)	0
variant C (modrý)	0

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Paleontologické a významné geologické lokality sa v posudzovanom území nachádzajú mimo trasy jednotlivých variantov, preto ich znehodnotenie, prípadne zánik v dôsledky výstavby a prevádzky obchvatu Brezna možno vylúčiť. Vplyv cesty I/66 Brezno - obchvat II. etapa, 2. úsek na tieto lokality sa teda nepredpokladá.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	0
variant B (fialový)	0
variant C (modrý)	0

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa pri realizácii ktoréhokoľvek z posudzovaných variantov nepredpokladá.

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	0
variant B (fialový)	0
variant C (modrý)	0

Iné vplyvy

- vplyv na chránenú pamiatkovú zónu mesta

Variant B (fialový) v zámere je od križovatky „Kieпка“ nasmerovaný od centra mesta a jeho vizuálny vplyv na pamiatkovú zónu nie je rušivý, Variant C (modrý) v zámere je od križovatky Rohozná na okraji zastavaného územia a jeho vizuálny vplyv na pamiatkovú zónu nie je rušivý. Zásadný vplyv na pamiatkovú zónu mesta Brezna má navrhovaný variant A (hnedý).

Pozdĺž časti východnej hranice pamiatkovej zóny je cesta vedená na estakáde s protihlukovými stenami, piliere sú osadené na opačnom brehu rieky Hron (voči pamiatkovej zóne). Táto časť úseku od križovatky „Kieпка“ po križovatku „Brezno“ svojim inžinierskym riešením významne vizuálne zasahuje do urbanizovaného prostredia centra mesta a pamiatkovej zóny mesta. Variant A (hnedý) tejto plánovanej komunikácie v blízkosti pamiatkovej zóny je výrazným cudzorodým prvkom a vytvára vysoké riziko narušenia kultúrno-historických hodnôt.

Všeobecne je možné k vplyvu na pamiatky a dotknutú pamiatkovú zónu mesta Brezna povedať, že nadstavby, prístavby alebo novostavby nesmú v diaľkových pohľadoch rušivo zasahovať do siluety pamiatkového územia, nesmú vytvárať nové výškové dominanty.

Pri usmerňovaní stavebnej činnosti je nevyhnutné korigovať výškové usporiadanie a hmotovo-objemovú skladbu zástavby hlavne v hraničných polohách po južnom a východnom obvode pamiatkovej zóny.

Na území pamiatkovej zóny je potrebné stavebnú činnosť korigovať tak, aby neboli narušené chránené pohľady na významné kultúrne pamiatky a skupiny kultúrnych pamiatok, výškové dominanty, tradičnú historickú zástavbu.

- vplyv na možnosti prechodu chodcov a poľnohospodárskej techniky

Priechodnosť územia je pri líniových stavbách do určitej miery vždy obmedzená, vhodnými technickými opatreniami je možné priechodnosť územia pre poľnohospodársku techniku a chodcov zabezpečiť v rovnakej miere ako pred výstavbou. Pri všetkých posudzovaných variantoch je zabezpečenie priechodnosti územia riešená mostnými objektmi a preložkami poľných ciest poväčšine v trase ich súčasného vedenia.

Výstavbou variantu A (hnedý) nedôjde k preložke a ani k prerušeniu žiadnych miestnych komunikácií. Niektoré z miestnych komunikácií budú slúžiť počas výstavby ako prístupové komunikácie a to hlavne ulice Športová a časť ulice Brezenská v celkovej dĺžke 320 m. V takom prípade bude nutné ich spevnenie a oprava po ukončení výstavby.

Výstavbou vetiev okružnej križovatky vo variante B (fialový) dôjde k zmene v prístupe k existujúcej zástavbe v mestskej časti Predné Halny a existujúcich zjazdov na pozemky. Niektoré z miestnych komunikácií budú slúžiť počas výstavby ako prístupové komunikácie a to hlavne ulice Brezenská, Lichardova a Kukučínová v celkovej dĺžke 1150 m. V takom prípade bude nutné ich spevnenie a oprava po ukončení výstavby.

Stavba obchvatu vo variante C (modrý) vyvolá potrebu úpravy existujúcej cesty I/66 od miesta okružnej križovatky Zadné Halny až po napojenie na cestu I/66, čo predstavuje vetvy okružnej križovatky v dĺžke 91 resp. 119 m. Stavba obchvatu takisto vyvolá potrebu úprav a preložiek jestvujúcich zjazdov, najmä existujúcej cesty I/66 v mieste pripojenia okružnej križovatky. Stavba si tiež vyžiada preložky poľných ciest. Výstavbou vetiev okružnej križovatky dôjde k zmene v prístupe k existujúcej zástavbe v mestskej časti Zadné Halny a existujúcich zjazdov na pozemky. Niektoré z miestnych komunikácií budú slúžiť počas výstavby ako prístupové komunikácie a to hlavne ulica Dolné Halny a Padličkovo v celkovej dĺžke 500 m. V takom prípade bude nutné ich spevnenie a oprava po ukončení výstavby.

Kumulatívne vplyvy

K vyhodnoteniu kumulatívnych vplyvov boli využité najmä aktuálny územný plán Veľkého územného celku Banskobystrického kraja, územný plán mesta Brezna, územné plány okolitých obcí a Informačný systém EIA. Z pohľadu kumulácii vplyvov je možné brať do úvahy hlavne obmedzenie priestupnosti krajiny (fragmentácia) a ďalej nárast hladiny rušenia. Územie je týmito vplyvmi zaťažené už v súčasnosti. Rieka Hron tu vytvára prirodzený dopravný koridorom, kde vedľa seba vedú cesta I/66, aj železničný koridor v smere zo západu na východ.

Z hľadiska hľuku dôjde po realizácii obchvatu Brezna v ktoromkoľvek z variantov k zníženiu hlučnosti na existujúcej cestnej sieti a k zvýšeniu hluku v trase obchvatu, ktorý bude eliminovaný inštalovanými protihlukovými stenami. Nové zdroje hluku v území nevzniknú. Okrem preloženia existujúcej cesty I/66 z centra mesta Brezna na novú trasu obchvatu sa v dotknutom území žiadne zásadné zmeny neplánujú. Dochádzať bude k primeranému rozvoju plôch pre bývanie a polyfunkčné plochy. Plochy navrhnuté v rámci VÚC logicky nadväzujú na existujúce zastavané plochy, sústredené sú predovšetkým do južnej časti mesta Brezna (pozdĺž cesty II/529 smerom na Čierny Balog).

Realizácia obchvatu Brezna i všetkých nadväzujúcich úsekov skapacitnenia cesty I/66 prinesie zvýšenie fragmentácie krajiny ako takej. Vzniknú nové líniové bariéry, existujúca cesta I/66 pritom bude fungovať ďalej. Dôjde k narušeniu ďalších dosiaľ celistvých častí prírody (najmä lesné a lúčne celky).

Z hľadiska migračnej priestupnosti by sa však situácia mohla v konečnom dôsledku realizáciou nových úsekov zlepšiť (preložka cesty I/66 v okolí Brezna a Podbrezovej). Bude sa jednať o úplne nové časti cesty, ktoré by mali byť projektované a stavané už s ohľadom na zachovanie migračnej priestupnosti. V mieste migračného koridoru veľkých cicavcov Podbrezová – Brezno je plánovaný tunelový úsek, ktorý zníži riziko kolízií takmer na nulu.

Na existujúcej ceste I/66 v častiach, kde budú realizované nové úseky, sa dopravné intenzity znížia, čím sa zníži tiež deliaci efekt komunikácie.

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že kumulatívne vplyvy zámeru s ostatnými projektmi chystanými v území sa neprejavujú negatívnym vplyvom.

Použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií:

Podklady pre vypracovanie Správy o hodnotení činnosti poskytol navrhovateľ, vstupné údaje o súčasnom stave životného prostredia v záujmovom území získali spracovatelia z jestvujúcich databázových zdrojov a vykonaných prieskumov.

Podklady a informácie na základe, ktorých bola posudzovaná Správa o hodnotení činnosti vypracovaná sú z hľadiska posúdenia predpokladaných vplyvov plánovanej činnosti na životné prostredie vo väčšine posudzovaných oblastí za dostatočné.

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

Pre potreby správy o hodnotení navrhovanej činnosti „I/66 Brezno – obchvat II. etapa, 2. úsek“ bolo vypracované „Primerané posúdenie vplyvov zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia“, ktorého cieľom bolo zistiť či investičný zámer má významný negatívny vplyv na predmet ochrany dotknutých ÚEV a CHVÚ a integritu konkrétnych lokalít. Pri spracovaní primeraného posúdenia sa postupovalo podľa Metodickéj príručky k ustanoveniam článkov 6 (3) a 6 (4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (MŽP SR, 2002) a českej metodiky, ktorá spĺňa požiadavky článku 6.3 smernice prírody a krajiny, ve znení pozdejších predpisů (Věstník MŽP ČR, ročník XVII, částka 11 z novembra 2007).

Na základe identifikovaných vstupov a výstupov investičného zámeru, situovania zámeru v území, ďalších podstatných charakteristík územia a na základe konzultácii so ŠOP SR boli ako potenciálne dotknuté určené nasledujúce ÚEV.

- ÚEV Alúvium Hrona (SKUEV1303)
- ÚEV Alúvium Hrona (SKUEV0303)
- ÚEV Ďumbierske Tatry (SKUEV0302)
- ÚEV Kráľovohorské Tatry (SKUEV0310)
- ÚEV Suchá dolina (SKUEV0154)

Realizáciou obchvatu Brezna bude priamo dotknutá jedna lokalita európskej sústavy chránených území SKÚEV1303 Alúvium Hrona. Vo všetkých troch posudzovaných variantoch dochádza ku križovaniu ÚEV Alúvium Hrona a navrhovaného obchvatu mesta.

Veľkosť predpokladaného záberu jednotlivých variantov vo vzťahu k SKÚEV1303 Alúvium Hrona

Variant	ÚEV Alúvium Hrona (SKUEV1303)
A (hnedý)	4 895 m ² (0,2 % ÚEV)
B (fialový)	594 m ² (0,024 % ÚEV)
C (modrý)	350 m ² (0,014 % ÚEV)

Predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany: záber pobrežných biotopov, rušenie, kolízie s vozidlami na komunikácii.

Ako potenciálne dotknuté územia európskeho významu realizáciou obchvatu Brezna boli určené ÚEV Alúvium Hrona (SKÚEV0303), ÚEV Ďumbierske Tatry (SKÚEV0302), ÚEV Kráľovohoľské Tatry (SKÚEV0310), ÚEV Suchá dolina (SKÚEV0154).

NATURA2000	Vzdialenosť od navrhovanej činnosti		
	Variant A	Variant B	Variant C
ÚEV Alúvium Hrona (SKÚEV0303)	2,5 km	1,5 km	180 m
ÚEV Ďumbierske Tatry (SKÚEV0302)	8 km v najbližšej vzdialenosti		
ÚEV Kráľovohoľské Tatry (SKÚEV0310)	6 km v najbližšej vzdialenosti		
ÚEV Suchá dolina (SKÚEV0154)	4 km v najbližšej vzdialenosti		

ÚEV Alúvium Hrona – k záberu biotopov, ktoré sú predmetov ochrany ÚEV nedôjde, predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany: rušenie, kolízie s vozidlami

ÚEV Ďumbierske Tatry - k záberu biotopov, ktoré sú predmetov ochrany ÚEV nedôjde, predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany:

Medzi dotknuté územia bolo ÚEV Ďumbierske Tatry zaradené najmä z dôvodu ochrany veľkých šeliem (vlk, rys, medveď), ktorých migrácie môžu byť zámerom ovplyvnené. Ďalším dôvodom zaradenia tejto pomerne vzdialenej lokality bola ochrana niekoľkých druhov netopierov, ktoré môžu byť ohrozované najmä kolíziami počas presunov medzi stanovišťami.

ÚEV Kráľovohoľské Tatry - k záberu biotopov, ktoré sú predmetov ochrany ÚEV nedôjde, predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany:

Územie bolo medzi dotknuté zaradené najmä z dôvodu ochrany veľkých šeliem (vlk, rys, medveď), ktorých migrácie môžu byť zámerom ovplyvnené. Ďalším dôvodom zaradenia tejto pomerne vzdialenej lokality bola ochrana niekoľkých druhov netopierov, ktoré môžu byť ohrozované najmä kolíziami počas presunov medzi stanovišťami.

ÚEV Suchá dolina - k záberu biotopov, ktoré sú predmetov ochrany ÚEV nedôjde, predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany:

Dôvodom pre zaradenie tejto pomerne vzdialenej lokality medzi potenciálne dotknuté bola ochrana dvoch druhov netopierov, ktoré môžu byť ohrozované najmä kolíziami počas presunov medzi stanovišťami.

V širšom okolí zámeru sa nachádzajú ďalšie ÚEV a CHVÚ, u ktorých bolo konštatované, že nebudú investičným zámerom ovplyvnené - ÚEV Ďumbierske Tatry (SKUEV1302), ÚEV Horné Lazy (SKUEV0153) a CHVÚ Nízke Tatry (SKCHVU018).

- ÚEV Ďumbierske Tatry - dôvodom vyradenia tejto lokality z Posúdenia je jej vzdialenosť od zámeru a predmet ochrany, ktorý nemôže byť zámerom nijako dotknutý.
- ÚEV Horné Lazy - dôvodom vyradenia tejto lokality z Posúdenia je jej vzdialenosť od zámeru vzhľadom k ekologickým nárokom jednotlivých predmetov ochrany.
- CHVÚ Nízke Tatry - predmetom ochrany je tu 22 druhov vtákov, medzi nimi aj niektoré druhy, ktorých teritórium môže preukázateľne zasahovať nad zámer (orol skalný, bocian čierny, orol krikľavý, výr skalný). Lokalita bola však vyradená z potenciálne dotknutých, a to kvôli parametrom zámeru. Jedná sa o krátky úsek dvojpruhovej komunikácie, ktorý je vedený intravilánom alebo v jeho blízkosti. V prípade variantu C, ktorý prechádza väčšinou mimo zastavané územie je väčšina trasy vedená v záreze, čo výrazne znižuje riziko stretu predmetu ochrany s prechádzajúcimi vozidlami a eliminuje tiež hluk zo zámeru.

Celkovo významnosť vplyvov na jednotlivé predmety ochrany všetkých hodnotených ÚEV je hodnotená ako mierne negatívna, resp. bez vplyvu. V súvislosti s realizáciou

zámeru v hodnotených variantoch nenastane narušenie integrity lokalít ani v období prevádzky.

Zhrnutím vyššie popísaných vplyvov je ako variant s najmenším vplyvom vyhodnotený tunelový variant B (fialový), tiež variant A (hnedý) a najmenej vhodný je variant C (modrý).

Posudzovaný variant	Počet bodov
variant nulový	0
variant A (hnedý)	-1
variant B (fialový)	-1
variant C (modrý)	-3

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie 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 stavby 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.

2. Odporúčaný variant

Na základe celého procesu hodnotenia sa odporúča

variant C (modrý)

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

1. Územnoplánovacie opatrenia

Stabilizovať v územnom pláne mesta Brezna trasu variantu C (modrý) pokračovania obchvatu mesta Brezna.

2. Technické opatrenia

Podľa výsledkov hlukovej štúdie boli pre variant C (modrý) navrhnuté protihlukové steny v nasledujúcich parametroch:

vľavo/vpravo od obchvatu	staničenie obchvatu (km)	dĺžka/výška (m)	pohltivá/odrazivá	poznámka
O L1	2,373/3,100	727/3,5	p	kr. Mazorníkovo - kr. Kieпка, I. úsek***
O L2	časť kruhového objazdu	85/3,5	p	Nábřežie dukelských hrdinov; nadväzuje

				na predošlú PHS
O L3	3,500/3,600	100/3	p	Brezenec, RD poz.č. 6543/16; v km 3,34-3,50 predpokladáme zárez výšky 6m, 18m - 3m
O L4	3,925/4,060 +časť kruhového objazdu	180/6,5	p	kr. s Tisovskou
O Pr1	časť kruhového objazdu východne	120/6	p	Tisovská
O L5	0,000/0,140 +časť kruhového objazdu	185/6	p	Tisovská
O Pr2	0,000/0,150 +časť kruhového objazdu	225/6	p	Tisovská
O Pr3	2,060/2,280	220/3	p	Padličkovo
O L6	2,230/2,430 +časť kruhového objazdu	200/3,5	p	Zadné Halny
O L7	severozápadné rameno kruhového objazdu	65/3	p	Zadné Halny
O L8	severovýchodné rameno kruhového objazdu	155/5	p	Zadné Halny

Z hľadiska ochrany verejného zdravia a pohody obyvateľstva

- Pre vybraný variant (resp. sledované varianty) vypracovať v ďalšom stupni projektovej prípravy podrobnú hlukovú a emisno-imisnú štúdiu.
- Pri návrhu protihlukových opatrení rešpektovať rozhládové pomery v okolí okružných križovatiek a vjazdy na pozemky.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie venovať zvýšenú pozornosť vplyvu zámeru na obyvateľstvo v období výstavby a to hlavne pri organizácii staveniskovej dopravy.

Z hľadiska ochrany vôd

- Pred zaústením kanalizácie do recipientných vodných tokov, resp. do vsaku realizovať záchytné, čistiace a bezpečnostné zariadenia (odlučovače ropných látok) so štandardným vybavením a zabezpečiť dôslednú prevádzku cestnej kanalizácie a odlučovačov ropných látok a kontrolu otekajúcich vôd počas prevádzky.
- Odvodnenie mostov riešiť odvodňovačmi prepojenými zberným potrubím zaústeným do cestnej kanalizácie a z tej po prečistení v odlučovačoch ropných látok do príslušných recipientov (predpokladá sa použitie asfaltových vozoviek s izoláciou).
- Pomocou výpočtov preveriť úroveň ovplyvnenia salinity v recipientnom toku a v rámci ďalšej projektovej prípravy navrhnúť vhodné opatrenia vrátane vhodného spôsobu zimnej údržby.
- Všetky skládky zemín situovať v dostatočnej vzdialenosti od vodných tokov tak, aby nedochádzalo k ich zanášaniam.
- Na ochranu povrchových a podzemných vôd pred znečistením zabezpečiť disciplínu na stavbe a použitie strojov vo vyhovujúcom technickom stave.
- Zabezpečiť protihavarijnú ochranu vôd u všetkých realizovaných objektov.
- Navrhnúť a realizovať monitoring kvality vody v dotknutých tokoch.
- Zabezpečiť monitoring vypúšťaných odpadových vôd z jednotlivých objektov v súlade s nariadením vlády SR č. 296/2005 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na kvalitu a kvalitatívne ciele povrchových vôd a limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových vôd a osobitných vôd.

- Minimalizovať rozsah úprav korýt krížených vodných tokov.
- Negatívne ovplyvnené hydrologické charakteristiky vodných tokov v území riešiť pomocou retenčných nádrží.
- Zaisťovať prevedenie prietoku všetkých existujúcich tokov (aj občasných) cez teleso obchvatu Brezna.

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej a lesnej pôdy

- V prípade dočasného záberu pôdy zaisťovať rekultiváciu pôd, ktorá bude mať pozitívny vplyv na pôdu.
- Počas výstavby v záujme ochrany pôd pred intoxikáciou minerálnymi olejmi a inými toxikantmi dodržiavať platné zásady pri manipulácii s nimi, najmä v areáloch zariadení staveniska a v manipulačných pásoch.
- Prevádzkať manipuláciu s ropnými produktmi a pohonnými hmotami zásadne mimo stavbu a len na plochách na to určených.
- V prípade havárie sprevádzanej únikom škodlivých látok do pôdneho prostredia miesto havárie okamžite asanovať, znečistenú zeminu uložiť na zabezpečenú plochu a zaisťovať jej následné uloženie na zabezpečenej skládke alebo iné zneškodnenie.
- Dočasné skládky ornícej vrstvy je nutné zabezpečiť podľa príslušných predpisov pred ich znehodnotením, hlavne zabrániť rozmnoženiu ruderalných druhov rastlín a kontaminácii pôdy ich semenami.
- Spätné ukladanie ornice prevádzkať v dobe vegetačného pokoja.
- Počas prevádzky v záujme ochrany pôdy pred chemickou degradáciou v úsekoch cestnej komunikácie na násype vysadiť kompenzačnú ochrannú zeleň, schopnú obmedziť chemickú degradáciu pôd dopravnými splodinami.

Z hľadiska ochrany fauny, flóry a ekosystémov

- Pre odporúčanú trasu realizovať v ďalšom stupni prípravy stavby podrobný biologický prieskum so zameraním na osobitne chránené druhy a na jeho základe stanoviť konkrétne podmienky pre minimalizáciu negatívnych vplyvov.
- Zohľadniť v dobe výstavby požiadavky na možnosti migrácie všetkých druhov živočíchov a zaisťovať, v prípade potreby transfer chránených druhov živočíchov.
- Pri premostení rieky Hron navrhnuť na obe strany mostu protihlukové steny, alebo zábrany proti vtákom.
- Ako náhradu vyrúbaných drevín v rámci trvalého aj dočasného záberu stavby zabezpečiť vegetačné výsadby na plochy mimo vlastné teleso komunikácie.
- Pre vegetačné úpravy použiť geograficky pôvodné druhy rastlín.
- Svahy zárezov a okolie portálov tunela je potrebné osadiť vhodnou zeleňou, ktorá by plnila protihlukovú funkciu pri dodržaní technických podmienok bezpečnosti cestnej premávky a podmienok na ochranu vtáctva (nevysádzať kroviny ani inú podobnú vegetáciu, ktorá by mohla byť atraktívna hlavne pre kriačínové druhy).
- Pri výruboch v lesných celkoch likvidovať len nevyhnutnú časť lesa.
- Nevytvárať nové prístupové cesty, ale využívať existujúce poľné a lesné cesty.
- Dobrou pracovnou disciplínou ľudí vykonávajúcich samotné práce v teréne a používaním mechanizmov s vyhovujúcim technickým stavom možno predchádzať zbytočnej likvidácii vegetácie aj prípadným únikom ropných látok.
- Minimalizovať zásahy do vodných tokov.
- Využiť technické opatrenia na zabránenie znečistenia vodných tokov v záujmovom území.
- Pri križovaní stavby s biokoridormi minimalizovať zásahy do nich (aj pri výstavbe mostov).

- Zabrániť počas výstavby vzniku nepovolených skládok odpadov a následne tak nežiaducim kontamináciám životného prostredia.
- V poľnohospodársky využívanej krajine zachovať rozptýlenú zeleň, ktorá má priaznivý vplyv na klímu a zoocenózy.

Z hľadiska ochrany lokalít Natura 2000 a chránených území

- Pri premostení rieky Hron minimalizovať zásahy do brehových porastov a samotného koryta vodného toku.
- Počas výstavby nevyužívať brody cez rieku Hron, je potrebné budovať dočasné premostenia.

Z hľadiska ochrany krajiny a estetických hodnôt

- Súčasťou návrhu zámeru sú aj vegetačné úpravy svahov, ktoré slúžia predovšetkým začleneniu stavby do krajiny, ďalej ako protierózna ochrana svahov zemného telies a na zmiernenie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zachytávanie exhalátov, prípadne v menšej miere aj hluku). Pre výsadbu odporúčame použiť geograficky pôvodné druhy rastlín.
- Po ukončení výstavby bude nutné previesť úplnú likvidáciu stavebných dvorov a účelových komunikácií a previesť rekultiváciu.

Z hľadiska ochrany pamiatok

- Na vybranej trase musí byť prevedený záchranný archeologický prieskum na základe povinnosti investora, vyplývajúcej zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.

Z hľadiska poprojektovej analýzy

- Navrhnuť monitoring všetkých zložiek životného prostredia podľa platných technických podmienok monitoringu cestných komunikácií na životné prostredie (v čase odovzdania tejto dokumentácie platné TP 13/2011), s dôrazom na monitoring vôd (podzemných aj povrchových), hluku a ovzdušia.
- Prípadné protihlukové steny realizovať prednostne z nepriehľadného nelesknúceho sa materiálu, aby bolo zabránené kolíziám vtákov s nimi. Pri priehľadných protihlukových stenách previesť úpravu výplní zvislými prúžkami šírky 30 mm s osovou roztečou 100 mm (prúžky pieskované alebo lepené). Toto opatrenie je podstatne účinnejšie než napr. používanie siluet dravcov.

Terénne úpravy

Pri realizácii variantu bude potrebné realizovať rozsiahle terénne úpravy, nakoľko väčšina trasy vedie v záreze. Zárezy sú vedené v takmer celej trase od križovatky Rohozná do maximálnej hĺbky približne 25 m. Mierny násyp je iba v dvoch úsekoch a to v km 9,500 - 1,000 a približne v km 1,800.

Depónie

Prebytočný materiál, ktorý bude vznikať pri vykonávaní stavebných prác sa v maximálnej miere využije pri budovaní násypov, zvyšok sa vyvezie a uskladní v nižšie uvedených lomoch.

V prípade potreby sa vyskytujú v širšom okolí hodnoteného územia navrhovanej činnosti tieto ložiskové útvary pre ťažbu nerastných surovín:

- ložisko Brezno (Brezeneč), štrkopiesky a piesky - k. ú. mesta Brezno,
- Piesky - Mazorník, pieskovňa, južná časť k. ú. mesta Brezno
- Železiarne Podbrezová, umelé kamenivo, vzdialenosť 6,6 km

- Lom Pohronská Polhora, kremenec, vzdialenosť 19 km
- Lom Ráztoka, dolomit, vzdialenosť 21 km
- Calmit Tisovec, umelé kamenivo, vzdialenosť 31 km
- Lom Červená skala, vápenec, vzdialenosť 43,5 km

Vyťažený nevhodný materiál, korene a pne stromov a porastov deponovať na trvalých depóniách podľa pokynov, ktoré stanoví OÚ. V stupni PD neboli tieto plochy určené.

Humus z trvale zabratých pozemkov bude odovzdaný užívateľom poľnohospodárskych pozemkov podľa ich požiadaviek. Vzdialenosť manipulácie s humusom odporúčame do 1 km.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Napojenie staveniska na jestvujúcu cestnú sieť je zabezpečené existujúcimi mestskými komunikáciami a cestami na začiatku a v strede riešeného úseku. Stavba obchvatu vyvoláva potrebu úprav a preložiek jestvujúcich zjazdov, čo sa týka hlavne existujúcej cesty I/66 v mieste pripojenia okružnej križovatky. Stavba si vyžiada preložky poľných ciest. Poľné cesty budú preložené v km 0,200 v dĺžke 70 m a v km 0,736 v dĺžke 170 m, tak aby boli zabezpečené prístupy na poľnohospodárske pozemky, ktoré boli rozčlenené návrhom trasy. Výstavbou vetiev okružnej križovatky dôjde k zmene v prístupe k existujúcej zástavbe v mestskej časti Zadné Halny a existujúcich zjazdov na pozemky. Niektoré z miestnych komunikácií budú slúžiť počas výstavby ako prístupové komunikácie a to hlavne ulica Dolné Halny a Padličkovo v celkovej dĺžke 500 m. V tomto prípade bude nutné ich spevnenie a oprava po ukončení výstavby.

Stavebné dvory - zariadenie staveniska je navrhnuté v priestore trvalého záberu križovatky Zadné Halny v km 2,400 až 2,500 v blízkosti cintorína v km 2,100 až 2,200 ako aj v priestore trvalého záberu celej trasy. Celková predpokladaná rozloha zariadenia staveniska je 4 800 m².

Vzhľadom na charakter navrhovanej cesty a dotknutého územia neuvažuje sa s realizáciou technického vybavenia, ako sú odpočívadlá, premenlivé dopravné značenie, atď. V súvislosti s manipuláciou so zeminami a horninami z výkopov ako aj dovozu stavebných materiálov sa vzhľadom na maximálne využitie priestoru budúcej cesty I/66 Brezno - obchvat pre staveniskovú dopravu neočakáva výrazné zaťaženie okolitých komunikácií dotknutých staveniskovou dopravou. Je však nutné počítať s určitými obmedzeniami počas výstavby na týchto komunikáciách a dočasnými zmenami organizácie dopravy.

Počas obdobia výstavby bude rovnako nutné stavebnú činnosť prispôbiť prevádzke na železničnej trati a naopak, čo si rovnako vyžiada určité obmedzenia.

3. Technologické opatrenia

- Okolie cesty neosvetľovať (nebude tak dochádzať k výraznému lákaniu hmyzu, ktorý je potravou vtákov do rizikového priestoru cesty).

4. Organizačné a prevádzkové opatrenia

- Previest' podrobný pedologický prieskum v dotknutom území pre zistenie mocnosti orníchej vrstvy a stanoviť množstvo skrytej ornice. V prípade jej prebytku (pokiaľ nebudú skrývky použité k spätnej rekultivácii plôch a svahov) rozhodnúť o ich ďalšom využití v spolupráci s orgánom ochrany PP.
- Spätne ukladanie ornice prevádzať v dobe vegetačného pokoja (november – marec).
- Pri likvidácii biotopov vytvoriť náhradné za podobných podmienok, prípadne postupovať v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení

vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. , ktorou sa vykonáva tento zákon 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

- V miestach, kde môže dochádzať ku kolíziám s vtákmi navrhnuť ornitologický monitoring (vrátane prieskumu kadáverov – uhynutých jedincov). V prípade zistenia zvýšenej mortality navrhnuť konštrukčné opatrenia, ktoré tento faktor minimalizujú.
- Navrhnuť náhradnú vegetačnú výsadbu plôch mimo vlastné teleso komunikácií, nahrádzajúc vyrúbané dreviny v rámci trvalého aj dočasného záberu stavby.
- V rámci vegetačných úprav a náhradných výsadiel v blízkosti stavby realizovať komplexné krajinárske úpravy tak, aby tieto úpravy viedli k zakomponovaniu stavby do krajiny a zmiernili sa tak vplyvy na krajinu, jej ráz, krajinnú scenériu a celkový krajinný obraz.
- Zabezpečiť pri drevinách nachádzajúcich sa v tesnej blízkosti stavby, komplexnú ochranu. Vykonať také opatrenia potrebné na ochranu tak nadzemnej, ako aj podzemnej časti dreviny. Tzn. pri výkopových prácach nezasahovať do koreňovej sústavy drevín a dodržiavať ochrannú vzdialenosť 2,5 m od kmeňa stromu (vzdialenosť podľa normy STN 83 7010). Koreňovú sústavu je potrebné chrániť pred zhutňovaním opatreniami podľa normy STN 83 7010 Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie. Kmeň a koreňovú sústavu chrániť v prípade potreby oplatením z pevného materiálu, tak aby väčšie mechanizmy nemohli toto ochranné opatrenie narušiť a poškodiť drevinu. Kmeň a kôru dreviny ochrániť buď debnením, alebo obalením hrubou textíliou.
Tieto ochranné opatrenia po ukončení stavby odstrániť zhotoviteľom.
- Pri výkopových prácach a stavebných úpravách nie je dovolené v koreňovej zóne drevín navážať zeminu, stavebný materiál alebo stavebný odpad, ani zvyšovať nepriepustnosť pôdy. Ak to nie je možné je potrebné rozhodnúť o následných opatreniach odborne spôsobilou osobou (tzn. pracovníkom príslušného orgánu životného prostredia, v kooperácii so spracovateľom prieskumu Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín).
- V blízkosti koreňového priestoru drevín v rámci staveniska, nie je možné skladovať chemické a iné látky, ktoré by mohli spôsobiť poškodenie dreviny a manipulovať s takýmito látkami.
- Tesne pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky je potrebné zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia, ktorý bude vychádzať z podmienok stanovených v kapitole C.VI. Správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

Nakladanie s odpadmi

- Vypracovať a požiadať o schválenie dokumentu „Žiadosť o vydanie súhlasu na nakladanie s nebezpečným odpadom vrátane havarijného plánu nakladania s nebezpečným odpadom, havarijného plánu skladu nebezpečného odpadu“.
- Evidovať a dokumentovať množstvá a druhy odpadov, s ktorými sa bude počas výstavby nakladať.

5. Iné opatrenia

- Pred realizáciou vybraného variantu zrealizovať monitorovací systém na sledovanie východiskových geologických a hydrogeologických podmienok s cieľom minimalizovať negatívne vplyvy na horninové prostredie a podzemné vody.

6. Opatrenia vyplývajúce z Primeraného posúdenia vplyvu zámeru na územia sústavy Natura 2000

Počas projektovej prípravy:

- Piliere mostov krížiace vodné toky umiestniť mimo koryto toku.
- Koryto tokov v mieste kríženia ponechať v prirodzenom stave. Pokiaľ bude z technických dôvodov nutné spevnenie koryta, poradie vhodnosti (od najvhodnejšieho po najmenej vhodné) bude nasledujúce: bez spevnenia (hlina), kamenná rovinanina na sucho, polovegetačné tvárnice, kamenná dlažba nespárovaná, špárovaná dlažba, čistý betón (úplne nevhodné).
- Pokiaľ bude musieť byť koryto pod mostným objektom vydláždené, je nutné to riešiť takým spôsobom, aby bola znížená rýchlosť prúdiacej vody a aby bol zaistený dostatok úkrytov pre vodné živočíchy (napr. kamene zapustenými do dláždenia). Sklony brehov by nemali byť väčšie než 1:2.
- Kríženie zámeru a vodných tokov previesť tak, aby ostala zachovaná prirodzená migračná cesta živočíchov. Nutná je prítomnosť suchej cesty pod mostom. Suchý breh pod mostom je nutné ponechať nespevnený, hlinený. V úseku pod mostným objektom neumiestňovať do koryta objekty (prahy, stupne), ktoré by mohli vytvoriť nepriestupné migračné bariéry pre živočíchy.
- Všetky vodohospodárske objekty (výpustné objekty, sedimentačné nádrže atď.) by mali byť riešené tak, aby sa nemohli stať pascou pre drobné živočíchy. Jedna stena by vždy mala mať maximálny sklon 1:2 a mala by byť zdrsnená napr. zapustenými kamienkami.
- V úsekoch kríženia rieky Hron a priľahlej vegetácie doplniť protihlukové steny (steny na ochranu netopierov) po oboch stranách zámeru.
- Steny realizovať prednostne z nepriehľadného nelesknúceho sa materiálu, aby bolo zabránené kolíziám vtákov s nimi. Pri priehľadných protihlukových stenách previesť úpravu výplní zvislými prúžkami šírky 30 mm s osovou roztečou 100 mm (prúžky pieskované alebo lepené). Používanie siluet dravcov sa ukázalo ako nedostatočné. Minimálna výška protihlukových stien musí byť minimálne 4 m.

Počas realizácie:

- Zemné práce v priestore celej stavby, odstránenie drevín a vegetačného krytu na lokalitách bude nutné previesť, s ohľadom na vyskytujúce sa rastlinné a živočíšne druhy, mimo vegetačné obdobie, mimo obdobie rozmnožovania a hniezdenia, ideálne v rozmedzí november - február.
- Silnejšie kmene listnatých stromov vyrúbané v okolí rieky Hron ponechať v blízkosti lokality, kde boli vyrúbané. Bude tak podporená populácia plocháča v oblasti.
- Pred realizáciou zámeru je nutné previesť prieskum v mieste kríženia rieky, či sa tu nevyskytujú vydrie nory. Každá vydra má vyhrabaných vo svojom teritóriu niekoľko nor.
- Na vhodných miestach kríženia cesty s vodnými tokmi umiestniť dočasné priechody (podchody) pre zaistenie mokrej a suchej cesty pre migrácie obojživelníkov a ďalších živočíchov po dobu výstavby. Dno suchej časti podchodov zasypať ílom, hlinou alebo jemným riečnym (oblým) štrkom do veľkosti zŕn max. 1 cm.
- Počas stavby bezodkladne zasypávať vzniknuté depresie, ktoré by sa mohli naplniť vodou a lákať tak na rozmnožovanie niektoré druhy obojživelníkov (kunka).
- Pri práci v hydrologicky citlivých oblastiach (vodné toky) doplniť výbavu stavebnej mechanizácie o havarijný balíček obsahujúci sorbent. V týchto oblastiach mať sorbenty pripravené v dostatočnom množstve tiež na stavenisku. Používať biodegradabilné prevádzkové kvapaliny, všetku mechanizáciu pracujúcu v týchto oblastiach udržiavať vo vyhovujúcom technickom stave (žiadne odkvapy), vylúčiť akékoľvek riziko kontaminácie okolia nebezpečnými stavebnými látkami (vrátane látok so zásaditou reakciou).

- Pokiaľ to bude možné z bezpečnostného hľadiska, minimalizovať osvetlenie stavebných dvorov a priestoru samotnej stavby zámeru v noci. Zabráni sa tým zbytočnému lákaniu nočného hmyzu na svetlo.

7. Opatrenia navrhnuté na základe doručených stanovísk k správe o hodnotení

- Vykonať podrobný geologický prieskum trasy.
- Pri príprave ďalších stupňov projektovej dokumentácie spolupracovať s odbornými organizáciami v územnej pôsobnosti, ktorých sa predmetná cesta nachádza (S-CHKO Poľana, S-NAPANT) a za dodržania všetkých ustanovení zákonov.
- Prehodnotiť možnosť napojenie variantu C okružnou križovatkou v mieste súčasnej križovatky ciest I/66 a III/06656.
- Overiť účinnosť protihlukových stien a dodržanie najvyšších prípustných hladín hluku v chránenom území najbližšie umiestnených obytných budov meraním odborne spôsobilou osobou.
- Ešte pred začatím spracovania projektovej dokumentácie v stupni pre územné rozhodnutie zo strany projektanta zaslať na SVP š.p., OZ B. Bystrica žiadosť o vyjadrenie k definitívnej trase cesty.
- Mostné objekty križujúce vodohospodársky významný vodný tok Hron a jeho prítoky nadimenzovať na prevedenie prietoku Q_{100} s bezpečnostným prevýšením.
- Do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie zapracovať hydrotechnické výpočty vypracované odborne spôsobilou osobou dokladujúce kapacitu navrhovaných mostných objektov, ako aj hydrologické údaje od Slovenského hydrometeorologického ústavu s uvedením Q_{100} vodného toku v profile mostného objektu a dokladovať ako teleso cesty ovplyvní odtokové pomery v predmetnom území.
- Pri spracovávaní ďalších stupňov riešenia navrhovanej činnosti postupovať podľa platných legislatívnych predpisov (zákona č. 364/2004 Z.z., o vodách v znení neskorších predpisov, zákona č. 7/2010 Z.z., o ochrane pred povodňami, z hľadiska odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd postupovať podľa NV SR č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd).
- Ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovanej činnosti predkladať na SVP š.p., OZ Banská Bystrica k vyjadreniu.
- V prípade križovanie komunikácia s menšími vodnými tokmi požiadať o stanovisko Lesy SR š.p., ktoré sú správcami týchto vodných tokov.

8. Opatrenia navrhnuté na základe posúdenia správy o hodnotení

- Pred začiatkom výstavby odporúčaného variantu aktualizovať floristický a fytocenologický prieskum, ktorého cieľom bude:
 - Prieskum výskytu druhov vyšších rastlín zameraný na zistenie a mapovanie ich výskytu, zaznamenávanými parametrami budú:
 - druhové zloženie určené na základe floristickej inventarizácie s vyznačením výskytu zriedkavejších, chránených a ohrozených druhov do mapových podkladov,
 - rastlinné spoločenstvá tradičnými metódami Zuriško-montpelliarskej školy.
 - Prieskum biotopov – zameraný na mapovanie biotopov

Prieskum sa bude realizovať vo vegetačnom období roka, ktorý bude predchádzať začiatku stavebných prác.

- Vykonať podrobnú inventarizáciu drevín a krov určených na výrub s ich zameraním v zmysle vyhlášky č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane

prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Inventarizáciu a zameranie drevín a krov je potrebné vykonať samostatne pre dotknuté katastre (prípadne parcely).

- Vypracovať projekt monitoringu výstavby a prevádzky komunikácie na hluk, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, biotu a geotechnický monitoring zárezov.
- Špeciálne pre rodinné domy nachádzajúce sa na ul. Tisovecká cesta, medzi ktorými je vedená trasa variantu C vychádzajúca z križovatky Rohozná bude potrebné v prípade realizácie stavby v etape prípravy navrhnuť opatrenia, ktorými bude zabezpečená kvalita života obyvateľov oboch rodinných domov (hlukové pomery, kvalita ovzdušia, bezpečné dopravné možnosti obyvateľov rodinných domov).
V etape prevádzky stavby monitorovať kvalitu života obyvateľov oboch rodinných domov s cieľom overiť účinnosť navrhnutých opatrení.

Všetky navrhované opatrenia sú technicky aj ekonomicky realizovateľné.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania 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 v súčinnosti s Úradom verejného zdravotníctva SR.

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 10 písomných stanovísk dotknutých orgánov a organizácií, 5 stanovísk zainteresovanej verejnosti a 1 záznam z verejného prerokovania.

BANSKOBYSŤRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Oddelenie územného plánovania a ŽP, list č. 7611/2014/ODDUPZP-002 26727/2014

Úrad upozorňuje na potrebu doriešiť strety záujmov s chránenými územiami.

V správe o hodnotení boli identifikované chránené územia, ktoré budú priamo ovplyvnené investičným zámerom, chránené územia u ktorých sa možný vplyv predpokladal a chránené územia u ktorých bol vplyv na predmet ochrany vylúčený. Vypracované bolo „Primerané posúdenie vplyvov zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia“, ktorého cieľom bolo zistiť či investičný zámer má významný negatívny vplyv na predmet ochrany dotknutých ÚEV a CHVÚ a integritu konkrétnych lokalít. Rozsah možných negatívnych vplyvov bol identifikovaný a na základe toho boli navrhnuté opatrenia, ktorých cieľom je zmierniť možné negatívne pôsobenie stavby na predmet ochrany dotknutých chránených území. Opatrenia uvedené v návrhu opatrení by mali byť zapracované do ďalších stupňov projektovej dokumentácie stavby a súčasne by mali byť konzultované s odbornými organizáciami, v územnej pôsobnosti ktorých sa predmetná stavba nachádza. Ide o Správu CHKO Poľana a Správu NAPANT. Túto spoluprácu pri príprave projektovej dokumentácie s odbornými organizáciami ochrany prírody navrhuje aj Okresný úrad Brezno, Odbor starostlivosti o životné prostredie a je premietnutá v návrhu opatrení v bode VI.3. tohto záverečného stanoviska .

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BR-OCDPK-2014/005108-002 zo dňa 25.08.2014

Úrad poznamenáva, že navrhnuté napojenie na cestu I/66 križovatkou Zadné Halny nevytvára priame prepojenie na cestu III/06656 v časti Vagnár, ktorá je spojnicou s cestou I/72 v obci Mýto pod Ďumbierom a bude nútiť účastníkov cestnej premávky vracť sa krátkym úsekom na pôvodnú križovátku v časti Vagnár, čo neprispieje k plynulosti dopravy a nespĺňa ani ekologický aspekt najmä u ťažkej dopravy tranzitujúcej na cestu I/72. Z dopravného hľadiska a perspektívneho pohľadu by bolo vhodnejšie vyriešiť napojenie variantu C okružnou križovatkou v mieste súčasnej križovatky ciest I/66 a III/06656.

Požiadavka pre ďalší stupeň projektovej dokumentácie je akceptovaná – v návrhu opatrení.

OKRESNÝ ÚRAD BREZNO, Odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie, list č. OU-BR-OSZP-2014/004909
Ev.č.171/vyj/2014 zo dňa 02.09.2014

Úrad považuje za potrebné dať do pozornosti potrebu vykonania podrobného geologického prieskumu dotknutej lokality. Pri príprave ďalších stupňov projektovej dokumentácie úrad navrhuje úzku spoluprácu s odbornými organizáciami, v územnej pôsobnosti ktorých sa predmetná cesta nachádza (S- CHKO Poľana, S- NAPANT) a za dodržania všetkých ustanovení zákonov.

Požiadavky sú akceptované – v návrhu opatrení.

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, š.p., odštepný závod Banská Bystrica, list č. CS32/2014CZ10003/2014-220, zo dňa 28.8.2014

Slovenský vodohospodársky podnik požaduje

1. po definitívnom výbere trasy obchvatu mesta Brezno, tzn. ešte pred začatím spracovania projektovej dokumentácie v stupni pre územné rozhodnutie zo strany projektanta zaslať na SVP š.p., OZ B. Bystrica žiadosť o vyjadrenie k definitívnej trase cesty,
2. mostné objekty križujúce vodohospodársky významný vodný tok Hron a jeho prítoky nadimenzovať na prevedenie prietoku Q_{100} s bezpečnostným prevýšením,
3. do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie zapracovať hydrotechnické výpočty vypracované odborne spôsobilou osobou dokladujúce kapacitu navrhovaných mostných objektov, ako aj hydrologické údaje od Slovenského hydrometeorologického ústavu s uvedením Q_{100} vodného toku v profile mostného objektu a dokladovať ako teleso cesty ovplyvní odtokové pomery v predmetnom území,
4. pri spracovávaní ďalších stupňov riešenia navrhovanej činnosti postupovať podľa platných legislatívnych prepisov (zákona č. 364/2004 Z.z., o vodách v znení neskorších predpisov, zákona č. 7/2010 Z.z., o ochrane pred povodňami, z hľadiska odvádzania a zneškodňovania odpadových vôd postupovať podľa NV SR č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd),
5. ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovanej činnosti predkladať na SVP š.p., OZ Banská Bystrica k vyjadreniu.

Požiadavky pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie sú akceptované – v návrhu opatrení.

REGIONÁLNY ÚRAD VEREJNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA so sídlom v Banskej Bystrici,
list č. Aú2014/02887 zo dňa 21.08.2014

Úrad požaduje overiť účinnosť protihlukových stien a dodržanie najvyšších prípustných hladín hluku v chránenom území najbližšie umiestnených obytných budov meraním odborne spôsobilou osobou.

Požiadavka je akceptovaná – v návrhu opatrení.

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 povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, 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 monitoringu je získať relevantné informácie v rámci celoslovenského informačného systému monitoringu životného prostredia o vplyvoch cestných komunikácií na zložky životného prostredia v dotknutom území.

Na základe záverov získaných pri posudzovaní vplyvov na zložky životného prostredia bol navrhnutý monitoring zložiek životného prostredia (vzhľadom k charakteru zámeru je rozsah monitorovaných zložiek rovnaký pred výstavbou, počas výstavby aj počas prevádzky):

Monitoring ovzdušia

Na základe záverov spracovanej emisnej štúdie je potrebné pri monitoringu sledovať predovšetkým imisie NO₂ v krátkodobých aj dlhodobých koncentráciách, častice PM₁₀ a prípadne častice PM_{2,5}. Pri požiadavke investora aj imisie ďalších znečisťujúcich látok pochádzajúcich z dopravy, ktorých koncentrácie si momentálne nevyžadujú dlhodobé sledovanie.

Navrhované monitorovacie lokality - okraje obytnej zástavby v kontakte s cestou

Monitoring hluku

Na základe záverov spracovanej hlukovej štúdie je potrebné monitorovať hladinu hluku vo vonkajšom prostredí vo vzťahu k povoleným hodnotám definovaných v platnej legislatíve.

Navrhované monitorovacie lokality - okraje obytnej zástavby v kontakte s cestou

Monitoring povrchových a podzemných vôd

Na základe predpokladaných vplyvov je potrebné sledovať zmeny v režime podzemných a povrchových vôd, zmeny odtokových pomerov na tokoch a zmeny kvality vody v recipientoch.

Monitorované budú lokality a objekty stanovené pri realizácii hydrogeologického monitorovacieho systému, ktorý je potrebný na posúdenie 0-tého stavu hydrogeologických pomerov.

Monitorované objekty budú slúžiť aj počas výstavby a prevádzky obchvatu Brezna.

Navrhované monitorovacie lokality

Hron - monitoring hydrologických zmien vodného toku a monitorovanie kvality vody za premostením

Monitoring bioty

Významné lokality vhodné pre monitoring bioty sú viac menej v okolí vodného toku Hron a v širšom okolí vodného toku Rohozná, preto sú navrhnuté do monitorovacej siete.

Navrhované monitorovacie lokality

- monitoring biotopov európskeho významu (Lk1 a Vo4)
- monitoring fauny a flóry pri premosteniach rieky Hron

Monitoring je potrebné začať realizovať tesne pred výstavbou komunikácie, pokračovať počas výstavby a počas prevádzky cesty.

Podrobný program monitoringu je potrebné vypracovať v zmysle technických podmienok TP 13/2011 „Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie“ pre vybraný variant posudzovaného zámeru a podrobne ho rozpracovať v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR).

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok:

Podmienky plynúce zo záverečného stanoviska procesu EIA, podmienky stanovené v rámci projektovej prípravy, teda ich implementáciu do projektu, bude kontrolovať príslušný stavebný úrad, ktorý realizáciu niektorých podmienok skontroluje aj v rámci kolaudácie stavby.

Podmienky stanovené vo vzťahu k vplyvu na vybrané zložky životného prostredia budú pozorované a hodnotené v rámci monitoringu vplyvu výstavby a prevádzky cesty I/66 obchvat - Brezno II. etapa 2. úsek (podľa TP 13/2011), kde sa stanoví periodicita a mechanizmus predkladania správ z monitoringu životného prostredia príslušným orgánom. Pre oblasť ochrany prírody sú príslušné Okresné úrady, pre oblasť povrchových a podzemných vôd Štátna vodná správa v rámci príslušného Okresného úradu, pre oblasť hluku a emisii príslušný Regionálny úrad verejného zdravotníctva.

Predkladateľom správy z monitoringu zložiek životného prostredia budú:

- v období pred výstavbou je to navrhovateľ Investičná výstavba a správa ciest - Banská Bystrica,
- v období výstavby Investičná výstavba a správa ciest - Banská Bystrica a operatívny monitoring zhotoviteľ stavby,
- v období prevádzky je to prevádzkovateľ stavby Investičná výstavba a správa ciest - Banská Bystrica.

V prípade preukázania prekročenia prípustných limitov pre sledované zložky je potrebné prijať technické a organizačné opatrenia k zníženiu negatívnych vplyvov.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39, ods. 3 zákona č. 24/2006 Z.z. navrhovateľ povinný v prípade ak sa zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení a ďalej v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

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

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „I/66 Brezno – obchvat, II. etapa, 2. úsek“ podľa zákona č. 24/2006 Z.z. podali písomné stanoviská:

- občania s trvalým pobytom na Lichardovej a Kukučínovej ulici v Brezne podali petíciu, ktorou vyjadrili svoj zásadný nesúhlas k variantu A obchvatu mesta Brezno,
- občania s trvalým pobytom na ulici Brezenská, Kieпка, Pod Hôrkou a Tisovská podali petíciu, ktorou vyjadrili svoj nesúhlas k prijatiu variantu B obchvatu mesta Brezno,
- pán Kováčik ako občan a poslanec Mestského zastupiteľstva mesta Brezno vyjadril svoj nesúhlas s variantom B obchvatu mesta Brezno,
- pán Tomančíak Ján ako občan vyjadril svoj nesúhlas s variantom B obchvatu mesta Brezno,

- pán Dördík Ladislav ako konateľ spoločnosti CONROP SK s.r.o. Brezno vyjadril svoj nesúhlas s variantom B obchvatu mesta Brezno.

6a. Platnosť záverečného stanoviska

Platnosť záverečného stanoviska k činnosti je sedem rokov odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

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 Banskej Bystrici,

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

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

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 22. 12. 2014