I/72 Brezno – most ev. č. 72-045

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované
podľa prílohy 8a k zákonu NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov

Navrhovateľ:

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

Zhotoviteľ:

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

Prešov, august 2020

č. zák. :
č. súpravy:

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI ... 3
1. NÁZOV ... 3
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO ... 3
3. SÍDLO ... 3
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA ... 3
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE ... 3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA ... 4
2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU ... 4
2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA ... 4
2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY ... 9
2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH ... 10
3. PREPOJENIE S OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE ... 12
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV ... 12
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE ... 12
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ ... 13
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH ... 16
1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF ... 16
2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY ... 16
3. VPLYVY NA OVZDUŠIE ... 16
4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY ... 17
5. VPLYVY NA PÔDU ... 17
6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY ... 18
7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ ... 18
8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA ... 18
9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY ... 18

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME 18
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 18
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ 19
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 19
14. INÉ VPLYVY 19
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV 19
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 20
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 20
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 20
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 20
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 20
5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH 21
VI. PRÍLOHY 22
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA 22
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE 22
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 22
4. FOTODOKUMENTÁCIA 22
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 23
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA 23
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 23

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

JUDr. Martina Tvrdoňová, PhD. – generálna riaditeľka
Tel: 02/502 55 460
02/502 55 450
E-mail: martina.tvrdonova@ssc.sk

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

Ing. Július Styk – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 048 / 43 43 242
E-mail: julius.styk@ssc.sk

Dalibor Senko – odborný zamestnanec úseku prípravy
Tel: 0911 780 327
E-mail: dalibor.senko@ssc.sk

Miesto konzultácie:
Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Banská Bystrica
Skuteckého 32
974 23 Banská Bystrica

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/72 Brezno – most ev. č. 72-045

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický

Okres: Banská Bystrica

Obec/katastrálne územie: Brezno/ Brezno

Parcely: most ev. č. 72-045 - KN C – 2887, 2888, 836/8, 2522

KN E – 16065/1, 16034/4, 16034/1, 16034/2, 16034/3, 16032/4, 16065/2, 5720/16, 16178/145, 1300/1, 16203/32, 16103/4, 16203/31

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Mostný objekt sa nachádza na ceste I/72 v Banskobystrickom kraji v okrese Brezno (v katastrálnom území Brezno) v km 63,952 cesty I/72. Mostný objekt premosťuje rieku Hron, nachádza sa v ochrannom pásme železnice a v blízkosti mosta sa nachádza železničné precestie chránené priecestným zabezpečovacím zariadením-((SP1128)). Bol postavený v roku 1940. Jedná sa o jednopoľový most so železobetónovým dvojkĺbovým rámom s hrúbkou v strede 0,60 m a so šikmými nábehmi dĺžky 1,60 m. Súčasný stavebno – technický stav mosta bol hodnotený stupňom VII – havarijný (Hlavná resp. mimoriadna prehliadka mosta), nakoľko bolo zistené neustále sa zhoršovanie stavebno – technického stavu mosta z dôvodu degradácie mostného zvršku ako aj nosnej konštrukcie mosta. Po vykonaní nevyhnutných opatrení bol stavebno-technický stav mosta opätovne prehodnotený aktuálne je hodnotený stupňom VI. – veľmi zlý.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie, spracovaná firmou ISPO spol. s r.o. v júli 2018.

Prekážkou prevádzanej komunikácie je Rieka Hron v súčasnosti vedená popod jestvujúci most v regulovanom koryte. Hodnota prietoku Q100 je 230,0 m^3/s. Súčasťou projektovej dokumentácie je ochrana spodnej stavby mosta a svahov ťažkým kamenným záhozom.

Charakteristika mosta (II Triedenie mostov)

a.) Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most :

- *na pozemnej komunikácii*

b.) Podľa pridruženia iných alebo k iným prevádzkovým zariadeniam, most :

- -

c.) Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby :

- *most cez rieku Hron*

d.) Podľa počtu mostných otvorov alebo polí :

- *most s jedným otvorom*

e.) Podľa počtu mostovkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most :

- *jednopodlažný*

f.) Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most :

- *s hornou mostovkou*

g.) Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *nepohyblivý*

h.) Podľa plánovanej doby trvania, most :

- *trvalý*

i.) Podľa priebehu trasy na moste :

- *v priamej*

j.) Podľa situačného usporiadania, most :

- *šikmy*

k.) Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most :

- *s normovou zaťažiteľnosťou*

l.) Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *masívny*

m.) Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *plnostenný*

n.) Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most :

- *rámový*

o.) Podľa konštrukcie usporiadania priečneho rezu, most :

- *otvorene usporiadaný*

p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :

- *s neobmedzenou voľnou výškou*

Dĺžka premostenia (čl. 60): .....21,00 m
Dĺžka nosnej konštrukcie:.....24,24 m
Šikmosť mosta (čl. 65): .....80,77°
Voľná šírka mosta (čl.69): .....12,50 m
Šírka medzi obrubami.....8,00 m
Celková šírka mosta: .....13,00 m
Šírka chodníkov: .....2,25+2,25 m
Výška mosta (čl. 74): .....4,64 m
Stavebná výška (čl. 75):.....1,62 m
Plocha mosta: .....21,00 x 13,00 = 273,00 m^2
Zaťaženie mosta:.....LM1, LM2, LM3, LM4 (STN EN 1991-2)
Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerných prepráv: šírka 12,50 m, výška neobmedzená

Popis mosta

Mostný objekt sa nachádza na ceste I/72 v Banskobystrickom kraji v okrese Brezno (v katastrálnom území Brezno) v km 63,952 cesty I/72. Mostný objekt premosťuje rieku Hron. Bol postavený v roku 1940.

Jedná sa o jednopoľový most so železobetónovým dvojkĺbovým rámom s hrúbkou v strede 0,60 m a so šikmými nábehmi dĺžky 1,60 m. Súčasný stavebno – technický stav mosta bol hodnotený stupňom VII – havarijný (Hlavná resp. mimoriadna prehliadka mosta), nakoľko bolo zistené neustále sa zhoršovanie stavebno – technického stavu mosta z dôvodu degradácie mostného zvršku ako aj nosnej konštrukcie mosta. Po vykonaní nevyhnutných opatrení bol stavebno-technický stav mosta opätovne prehodnotený aktuálne je hodnotený stupňom VI. – veľmi zlý.

Územné podmienky

Je dané jestvujúcim umiestnením mostného objektu č.72-045 na ceste I/72 cez rieku Hron v meste Brezno.

Novonavrhovaný mostný objekt je navrhnutý na pôvodnom mieste mosta. Jestvujúci most bude pred realizáciou nového mosta zbúraný.

Geologické podmienky

Pre účely tejto projektovej dokumentácie nebol spracovaný inžinierskogeologický prieskum.

Rozsah návrhu

Po posúdení optimálneho technického riešenia stavby určeného na základe výsledkov diagnostiky a prepočtu zaťažiteľnosti bol stanovený definitívny rozsah projekčných prác.

- Navrhnúť novú nosnú jednopoľovú konštrukciu mosta na pôvodnom mieste
- Mostný objekt bude rámový bez ložísk
- Založenie nostného objektu bude hĺbkové na mikropilótach bez nutnosti realizovať ochranné opatrenia v toku
- Jestvujúci mostný objekt bude zbúraný so zachovaním časti krajných opôr.
- Cesta I/72 cez most bude odklonená na obchádzkovú trasu počas doby výstavby

Búracie práce

Búracie práce sa týkajú búrania jestvujúceho jednopoľového mosta. Jedná sa o odstránenie príslušenstva, nosnej konštrukcie, časti spodnej stavby so zainjektovaním vrubových kĺbov. Za krajnými oporami bude odkop cestného telesa pre zakladanie opôr a prechodovú oblasť.

Vybúraný materiál bude odvezený na skládku.

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Stavebné práce, riešenia detailov a pod. musia byť plne v súlade s ministerskými TP a VL4 – Mosty. Spôsob riešenia konštrukčných detailov, neuvedených v tejto projektovej dokumentácii, je obsiahnutý vo vzorových detailoch VL-4 Mosty.

Charakteristika mosta

Mostný objekt tvorí jednopoľová rámová konštrukcia založená na mikropilótach. Rámová konštrukcia je tvorená z vopred predpätých nosníkov v počte 9 ks, dĺžky 22,2 m a výšky 1,2 m. Nosníky sú votknuté do rámového rohu a spolu so spriahajúcou doskou a oporami tvoria rámovú konštrukciu. Teoretické rozpätie mosta je 22,62 m. Šírka nosnej konštrukcie je 12,65 m, celková šírka mosta 13,0 m. Hrúbka nosnej konštrukcie je premenlivá vzhľadom na výškový oblúk navrhovanej nivelety.

Rámová konštrukcia je samostatne založená na mikropilotách a čiastočne uložená na jestvujúcich oporách mosta. Založenie rámu je vzhľadom na umiestnenie v intraviláne mesta navrhnuté hĺbkové na mikropilótach.

Na mostnom objekte je navrhnutá kategória cesty M8,0/50. Smerové vedenie je v priamej a výškovo je mostný objekt vo výškovom oblúku s polomerom R 600 m s pozdĺžnými sklonmi +2,5% a -0,50%.

Návrh mostného objektu zabezpečuje pod mostom prietok rieky Hron Q100=230 m3/s-1 s mmin.rezervou 0,5 m.

Popis spodnej stavby

Spodná stavba pozostáva z krajných opôr rámu, navrhnutých za jestvujúcimi oporami. Geometriu je potrebné upresniť po odkope jestvujúcich opôr.

Opory sú navrhnuté ako stenové prvky hrúbky 0,6 m, realizované na jestvujúcom základe opôr, kde na tejto úrovni sa zrealizujú mikropilóty. Opora prechádza na šírku 1,60 m v kolmom smere v úrovni odbúraných jestvujúcich opôr, kde v hrúbke 0,8 m tvorí úložný prah s pracovnou škárou pre uloženie vopred predpätých nosníkov.

Za oporami sa zrealizuje pod prechodovou doskou štrkový protimprazový klin s priečnou drenážou vyústenou cez krídla na výtokovej strane. Napojenie prechodovej dosky bude na nosnú konštrukciu.

Spodná stavba je navrhnutá z betónu C30/37 a vystužená betonárskou výstužou B500B.

Plochy trvale pod úrovňou upraveného terénu je potrebné natrieť 1 x PN + 2 x asfaltovým náterom za studena.

Popis nosnej konštrukcie

Nosná konštrukcia rámu je navrhnutá z vopred predpätých nosníkov v počte 9 ks, dĺžky 22,2 m a výšky 1,2 m uložených do vrstvy plastmalty so spriahajúcou doskou premenlivej hrúbky s min.hrúbkou 0,2 m. Vystuženie priečnikov nosníkov zakomponovaných do rámového rohu je navrhnuté betonárskou výstužou B500B.

Celková šírka nosnej konštrukcie je 12,65 m a dĺžka nosnej konštrukcie 24,24 m. Nad krajnými oporami sú navrhnuté rámové rohy šírky 1,6 m s kĺbovým napojením prechodovej dosky dĺžky 3,0 m.

Nosná konštrukcia s využitím vopred predpätých nosníkov tvorí tuhú rámovú konštrukciu, na ktorú sú kĺbovo napojené prechodové dosky.

Dĺžka prechodovej dosky hrúbky 0,3 m je 3,0 m.

Nosná konštrukcia je navrhnutá z betónu C30/37 vystužená betónarskou výstužou B500B.

Nosná konštrukcia je v priečnom smere v strechovitom sklone 2,0%, v pozdĺžnom smere je vo výškovom oblúku R=600,0 m so sklonmi +2,5% a -0,5%.

Prechodová oblasť

Dilatačné pohyby integrovanej nosnej konštrukcie sú eliminované v škáre narezanou nad úrovňou konca rámu a vyplnenou trvale pružnou zálievkou.

Pod prechodovou doskou sa zrealizuje štrkový protimrazový klin s priečnou drenážou.

Súčasťou úpravy prechodovej oblasti je zriadenie prechodového protimrazového štrkového klina odseparovaného od spätného zásypu opory HDPE-fóliou s ochrannou geotextíliou (sklon 10%) a priečnej drenáže v zmysle VL4. Rubové strany opôr budú opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti (penetračný + 2x asfaltový náter) a plošnou drenážou ukončenou priečnou drenážou vyústenou cez krídlo opory.

Zhutnenie za oporou je nutné zrealizovať podľa STN 736133:2017-12 podľa druhu použitého materiálu.

Vozovka na moste

Konštrukcia vozovky na moste bude živičná dvojvrstvová zrealizovaná na obrokovaný povrch nosnej konštrukcie v nasledujúcej skladbe:

- Asfaltový koberec mastixový strednozrnný, modif. AC-11 PMB 40 mm
- Spojovací postrek emulzný 0,3kg/m2 – ak si to vyžaduje technologický postup pre zhotovenie obrsnej vrstvy

- Zaklinenie –predobalená drva fr.4-8 mm 2kg/m2
- Liaty asfalt AC-11 PMB 45 mm
- Spojovací postrek emulzný 0,3 kg/m2 – ak je uvedený vo vyhlásení o zhode izolačného systému
- Natavovací izolačný asfaltový pás NAIP 5 mm
- Zapečaťujúca vrstva
- Celková hrúbka 90 mm

Mostovka bude pred realizaciou zapečaťujúcej vozovky upravená obrokovaním. Izolačné pásy je nutné natavovať na celú šírku izolačného pásu viacplamenným horákom na dosiahnutie celoplošného prilepenia izolácie na mostovku.

Tesnenie škár

Škáry na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody . Obdobne budú utesnené i dilatačné škáry medzi rovnakými materiálmi.

Na styku plôch so živičným povrchom s rovnakým materiálom bude vykonaná asfaltová zálievka š. 10 mm modifikovaná aplikovaná do rezanej drážky, v obrusnej vrstve vozovky. Toto bude prevedené vo vozovke, medzi prechodovým blokom ríms a vozovkou a okolo odvodňovačov.

Na vozovke bude tesnenie asfaltovou zálievkou š. 20 mm vykonané na styku povrchovej vrstvy vozovky s rímsou pri obrube, pozdĺž prechodového pásu– úprava bude vykonaná s predtesnením v dne drážky.

V miestach tvaroviek na odvodnenie povrchu izolácie bude trvalo pružná zálievka s predtesnením len vo vrstve krytu (v obrusnej vrstve) – podľa VL4 502.01.

Škáry medzi jednotlivými betónovými konštrukciami budú utesnené trvale pružným tesniacim tmelom (pracovné a zmrašťovacie škáry ríms, škára medzi prech. blokom a rímsou,).

Rímsy

Na ľavej a pravej strane bude kotvená chodníková rímsa šírky 2,5 m v sklone 2,5%.

Rímsy sú navrhnuté monolitické z betónu C35/45 vystužené betónarskou výstužou B500B. Zvislá prefabrikovaná časť rímsy je navrhnutá z prefabrikátov šírky 40 mm a výšky 750 mm farebne upravených.

Pod chodníkovými rímsami budú osadené chráničky inžinierskych sietí. Na vtokovej strane budú pod zvislým rímsovým prefabrikátom umiestnené dve chráničky priemeru 110 mm HDPE pre káble Telekom Slovakia, pod nimi vo vzdialenosti min.0,3 m budú osadené dve chráničky s priemerom 160 mm HDPE na konzole pre káble VN SSD. Na výtokovej strane bude pod rímsovým prefabrikátom osadená chránička priemeru 110 mm HDPE pre kábel Slovak Telekom. Na jestvujúcom moste sa na vtokovej strane v oceľovej chráničke nachádzajú dva káble, ktoré sa nepodarilo identifikovať počas prieskumu a oslovení správcov jednotlivých sietí. Tieto je potrebné riešiť počas výstavby mostného objektu.

Siete budú na vtokovej a výtokovej strane dočasne vyvesené na provizórnych lanových konštrukciách s ukotvenými chráničkami mimo priestor realizácie nového mosta.

Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajšej strane ľavej rímsy bude osadené mostné zábradlie výšky 1,10 m so zvislou výplňou s medzerami max.0,12 m.

Na vonkajšej strane pravej rímsy bude osadené mostné zábradlie výšky 1,10 m so zvislou výplňou s medzerami max.0,12 m.

Odvodnenie mosta

Odvodnenie povrchu mosta je zaistené priečnym a pozdĺžnym sklonom mosta. Voda z ríms steká do vozovky sklonom 2% a ďalej je odvedená pozdĺž nižšie položenej rímsovej obruby premenlivým pozdĺžnym

sklonom mosta min 0,5%. Voda pozdĺž obruby je zachytená mostnými odvodňovačmi vyústenými pod nosnú konštrukciu. Mostné odvodňovače sú rozmiestnené pozdĺž obruby s osovou vzdialenosťou 4,0 m, vzhľadom na výškový oblúk nivelety.

Obchádzková trasa

Obchádzková trasa bude zriadená na existujúcich komunikáciách.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta cez rieku Hron a nadväzujúcich úsekov cesty I/72 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Rekonštrukcia mosta ev. č. 72-045 si vyžaduje dočasný záber pozemkov. Obchádzková trasa bude zriadená na existujúcich komunikáciách.

Identifikácia záberov: dočasné: záhrada – 47m^2, ostatná plocha – 659m^2
trvalé: 0

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena neznamená pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia prestavby bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

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

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

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

- násypové materiály zemného telesa
- štrkopiesky pre konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky
- drvené kamenivo pre betónové konštrukcie a asfaltové zmesi
- materiál pre kryty vozoviek – ropné asfalty, modifikované prísady, špeciálny cestný cement
- oceľ pre betonársku výstuž a bezpečnostné zariadenia ako zvodidla a zábradlia
- kanalizačné potrubia, drenážne potrubia, betónové tvárnice
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.
Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená po obchádzkovej trase, po existujúcich komunikáciach.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa prestavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy.

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

Počas prestavby nebudú vznikať odpadové vody zo sociálnych zariadení staveniska (splašková odpadová voda). Stavba bude zabezpečená chemickými hygienickými zariadeniami.

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Spôsob odvodnenia komunikácii bude zachovaný tak, ako je to v súčasnosti.

2.4.3 Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade s §19 ods.1 písm. f zákona č.79/2015 Z.z.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

Prevádzkovateľ je povinný s odpadom vzniknutým pri prevádzke naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

V zmysle Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sú vzniknuté odpady zatriedené:

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu: Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	Kategória:
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O

Poznámka: Predpokladané množstvá odpadov budú určené v ďalšom stupni PD.
O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

Vybúrané betónové odpady budú predrvené a spätne použité do podsypových vrstiev. Nevhodná výkopová zemina bude uskladnená na skládke. Oceľový materiál bude uložený na skládke správcu, alebo odovzdaný do zberných surovín. Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2018 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2018 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2018 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

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

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

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

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

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

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Odpad sa predrví a použije do násypov cestného telesa resp. obsypy konštrukcií.

Odpad č. 17 01 01 – Železobetón, kategória ostatný, vznikne pri demolácií cestných panelov zo spevnenej plochy stavebného dvora. Cestné panely si prevezme dodávateľ.

Frézovaný materiál, zvodidlá, zábradlia a iný využiteľný materiál sa uskladní v priestoroch správcu SaÚ BBSK v Banskej Bystrici.

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skladkovať na riadenej skládke odpadov Brezno vzdialenej cca 3,0 km.

- Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiada orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 79/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

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

Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu prestavby, pričom dôležitú rolu bude zohrávať umiestnenie stavebných dvorov.

Počas prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje hluku.

2.4.5 Vibrácie

Potenciálny zdroj vibrácií, ktoré môže narušovať faktory pohody a ovplyvňovať statiku, sú predovšetkým stavebné práce. Výraznejší prejav vibrácií možno očakávať do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od osi komunikácie.

Obdobie prestavby

Počas obdobia prestavby môžu vibrácie vznikať hlavne činnosťou ťažkých nákladných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií. Rovnako môžu vznikať prejazdom ťažkých nákladných mechanizmov obytnou zástavbou.

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácii.

2.4.6 Žiarenie

V súvislosti s plánovanou prestavbou a prevádzkou mosta sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia.

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

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

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

V dotknutom území je plánovaná stavba „I/66 Brezno – obchvat II. Etapa 1. úsek“, ktorej zahájenie sa predpokladá v termíne 09/2020, pričom lehota výstavby je 30 mesiacov.

Riziká havárií: Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto rizika ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa §39a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) – pokiaľ príslušný stavebný úrad, mesto Brezno v súlade s §39a, ods. 3 stavebného zákona neupustí od vydania rozhodnutia o umiestnení stavby
- Stavebné povolenie podľa §16 ods. 1 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (stavebné povolenie most, úpravy cesty I/72), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správa, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmena navrhovanej činnosti.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

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

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, subprovincia Vnútorné Západné Karpaty, oblasť Fatransko-tatranská, celok Horehronské podolie, podcelok Breznianska kotlina.

Horehronské podolie zaberá horný tok rieky Hron (okrem pramennej oblasti), najviac sa rozširuje v oblasti sútoku Hrona s Rohoznou a Bystriankou v Brezninanskej kotline. Začína sa pri obci Telgárt a končí za obcou Medzibrod. Najvyšším bodom územia je vrch Skalka (1 097,9 m n. m.) pri Pohorelej a najnižším bodom je koryto rieky Hron pri Medzibrode (cca 405 m n. m.).

Susedí s Nízkymi Tatrami na severe, Spišsko-gemerským krasom na východe, Veporskými vrchmi na juhu a Zvolenskou kotlinou na západe.

Väčšia východná časť podolia je utváraná pararulami, svormi a migmatitizovanými rulami s polohami amfibolitov z obdobia pred starším paleozoikom. Centrálnu časť Breznianskej kotliny formujú pieskovce, siltovce a ílovce z vrchného eocénu až oligocénu. Menšiu západnú časť podolia vytvárajú najmä vápence a dolomity, miestami bridlice a pieskovce stredného až vrchného triasu.

Územie je z veľkej časti odlesnené, súvislejšie porasty buka lesného sa zachovali severne od mesta Brezno. Ostrovčekovite sa uchovali zvyšky podhorských lužných lesov na brehoch Hrona a Rohoznej. V oblasti medzi mestom Brezno a obcou Bystrá sa nachádza krasová oblasť s niekoľkými jaskyňami (Bystrianska, Pustolníkova) a skalnými útvarmi. Z ďalších pozoruhodností zaujme jaskyňa Dudlavá skala (najvyššie položené nálezisko skamenelín mäkkýšov z neskorých štvrtohôr), Meandre Hrona medzi obcami Telgárt a Červená Skala, vrchovisko pri Pohorelej (spoločenstvá rašelinísk), Predajnianska slatina, Bacúšska jelšina a pri obci Michalová Rohoznianska jelšina (pozostatky lužných lesov). Na styku Horehronského podolia s okolitými pohoriami vyvierajú viaceré minerálne pramene (Brusno, Pohronský Bukovec, Bacúch, Pohorelá, Pohronská Polhora, Michalová).

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami staršieho paleozoika – proterozoikum veporika a tatrika. Z hornín sú to ruly, svory a produkty ich diaftorézy.

Geodynamické javy – v riešenom území nie sú evidované žiadne geodynamické javy.

Ložiská nerastných surovín

Záujmového územia sa priamo nedotýkajú žiadne evidované dobývacie priestory ani chránené ložiskové územia.

Hydrogeologické pomery

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska patrí územie do hydrogeologického regiónu Breznianska kotlina.

Územie tvoria nivné hliny, piesčité hliny so štrkami, sedimenty údolnej nivy a nižších terás, priepustnosť medziznová.

Do sledovaného územia zasahuje hydrogeologický rajón MG 076 Kryštalinikum a mezozoikum JZ svahov Nízkych Tatier.

Klimatické pomery

Rekonštruovaný most sa nachádza v mierne teplom, vlhkom, vrchovinovom okrsku s teplotou v júly nad 16°C. Počet letných dní do 50. Počet dní so snehovou pokrývkou je 60-80. Priemerná ročná teplota 6°C – 7°C.

Voda

Záujmové územie odvodňuje rieka Hron, ktorá ústi do Dunaja. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja.

Rieka Hron

Podľa údajov, ktoré poskytol SHMÚ projektantovi pre rieku Hron maximálne prietoky dosiahnuté alebo prekročené priemerne raz za:

Tok : Hron
Profil : r.km 223,30 (Brezno, most ev.č. 72-045)
Hydrologické číslo povodia : 4-23-01-076
Plocha povodia : 582,08 km^2
N-ročné maximálne prietoky (Qmax.N) v $m^3.s^{-1}$:

Označenie N	1	2	5	10	20	50	100
Qmax.N	50	70	105	130	160	200	230

Jestvujúci stav vodného toku v záujmovom území je v upravenom koryte, regulovaný múrmi z kamenného opevnenia.

Podzemné vody

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rajónu: MG 076 Kryštalinikum a mezozoikum JZ svahov Nízkych Tatier.

Podľa vymedzenia útvarov kvartérnych sedimentov podzemných vôd na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru puklinových a krasovo-puklinových podzemných vôd južných svahov Nízkych Tatier oblastí povodí Hron SK200290FK.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

Posudzovaná činnosť sa nedotýka poľnohospodárskej pôdy, pretože ide iba o rekonštrukciu mostného objektu, nedôjde k novým trvalým záberom pôdy.
Obchádzková trasa bude zriadená na existujúcej sieti komunikácii, takže nebudú potrebné dočasné zábery.

Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2017 vyplýva:
Oxid siričitý – *v* roku 2017 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 360/ 2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2017 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.
Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 µg.m–3 za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2017 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné bdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.
Oxid dusičitý – v roku 2017 nebola prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2017 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.
Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 µg.m–3 za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) nebola v roku 2017 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.
PM10 – v roku 2017 sa vyskytli prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24-hodinové koncentrácie na 12 staniciach, najviac na stanici Jelšava 82 krát, Banská Bystrica Štefánikovo nábr. 67 krát a Veľká Ida 62 krát. Priemerná ročná hodnota nebola prekročená na žiadnej monitorovacej stanici. Monitorovanie PM10 dostatočne pokrýva územie Slovenska.
PM2,5 – pre častice PM2,5 je stanovený len ročný limit 25 µg.m–3, ktorý vstúpil do platnosti 1. 1. 2015. V roku 2017 táto hodnota bola prekročená na dvoch monitorovacích staniciach, a to na stanici Žilina Obežná a Jelšava Jesenského. Zdravotné dôsledky vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia závisia od veľkosti aj zloženia častíc a sú tým závažnejšie, čím sú častice menšie. Európska a po implementácii aj slovenská legislatíva preto presúva ťažisko pozornosti na PM2,5.

Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentráciami PM2,5 je indikátor priemernej expozície (IPE), ktorý je pre daný rok definovaný ako nepretržitá stredná hodnota koncentrácie spriemerovaná za všetky vzorkovacie miesta za posledné 3 roky. Podľa prílohy č. 11 k vyhláške 360/2010 Z. z. má byť v roku 2020 dosiahnutá limitná hodnota 20 μg.m–3.
Oxid uhoľnatý – na žiadnej z monitorovacích staníc nebola prekročená limitná hodnota a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2012 – 2017 je pod DMH.
Benzén – najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2017 namerala na stanici Krompachy, SNP 2,6 μg.m–3, čo je pod limitnou hodnotou 5 μg.m–3.
Pb, As, Ni, Cd – limitná ani cieľová hodnota neboli v roku 2017 prekročené. Priemerné ročné koncentrácie ťažkých kovov namerané na staniciach NMSKO sú väčšinou len zlomkom cieľovej, resp. limitnej hodnoty.
BaP – Priemerná hodnota koncentrácie BaP na staniciach Veľká Ida, Letná; Nitra, Štúrova a Banská Bystrica, Štefánikovo nábr. Prekročila cieľovú hodnotu 1 ng.m-3, čo môžeme na AMS vo Veľkej Ide pripísať priemyselnej činnosti (najmä výroba koksu) a čiastočne aj vykurovaniu domácností a na ostatných monitorovacích staniciach vplyvu vykurovaniu domácností pevným palivom a cestnej doprave, najmä dieselovým motorom.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasné druhové a priestorové zloženie vegetácie je dočasne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov.

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu flóry vysokých (centrálnych) Karpát (Eucarpaticum), okres Nízke Tatry.

Reálna mimolesná vegetácia

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je úplne pozmenený. Cesta I/72 a most 72-045 sa nachádzajú priamo v meste Brezno. Brehové porasty sa nezachovali vôbec, na brehoch rieky Hron môžeme vidieť len ojedinelý výskyt krov.

Fauna

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna urbanizovaného prostredia a fauna viazaná na vodné toky.

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Rekonštruovaný most sa nachádza približne 380m južne od hranice ochranného pásma národného parku Nízke Tatry. Rieka Hron v hodnotenom území predstavuje územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV1303), kde platí 2. stupeň ochrany prírody. Predmetom ochrany sú druhy európskeho významu: hlavátka podunajská (Hucho hucho), hlaváč bieloplutvý (Cottus gobio), podkovár malý (Rhinolophus hipposideros), netopier obyčajný (Myotis myotis) a vydra riečna (Lutra lutra).

V záujmovom území neboli mapované **biotopy európskeho a národného významu** (§ 2, odstavec 2; zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody), ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1, Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 534/2002 Z.z.. V záujmovom území rekonštruovaného mosta ani jeho bezprostrednej blízkosti sa nenachádza ani žiadna genofondovo významná plocha, v zmysle ustanovení zákona NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. Rieka Hron predstavuje nadregionálny hydrický biokoridor.

Obyvateľstvo

Keďže sa jedná len o rekonštrukciu jestvujúceho mosta neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Kultúrne pamiatky

V širšom okolí posudzovaného územia sa nachádza židovská synagóga, katolícka fara, pamätná tabuľa zavraždených v SNP, piaristická kláštorná záhrada, kláštor piaristov, kláštorná kaplnka, mestský park, pomník padlým v SNP, Mariánsky stĺp.

Environmentálna regionalizácia
Podľa členenia enviromentálnej regionalizácie je dotknutý región charakterizovaný environmentálnou kvalitou ako región s nenarušeným prostredím (Nízkotatranský).

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

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

Z hľadiska geodynamických pomerov je riešené územie stabilné a nevyžaduje žiadne sanačné opatrenia na vylepšenie.

- *Zemné práce pri zakladaní nového mosta na mieste pôvodného mosta*: Základy mosta ev. č. 72-045 ostávajú pôvodné.
- *Rekonštrukcia vozovky I/72*: Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Obchádzková trasa:* vedená po existujúcej cestnej sieti, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

Medzi neznáme vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:
- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
- potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,
- tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

Počas prevádzky sa po rekonštrukcii nepredpokladajú žiadne vplyvy s výnimkou rizika ohrozenia kvality horninového prostredia pri dopravnej nehode a úniku prevádzkových kvapalín.

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/72 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko sa stav oproti stavu pred rekonštrukciou vôbec nezmení.

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO2, CH4, N2O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia.

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas prestavby bude dochádzať k mierne zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä prachových častíc. Vzrastú aj emisie zo spaľovacích motorov pri prerušovanom toku dopravného prúdu – čakanie na zelenú pri striedaní dopravného smeru prúdu s motorom na voľnobehu. Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

Počas prevádzky – doprava pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO2, CH4, N2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38%, ako aj pri emisiách CO2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovky zlepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území.

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

Vzhľadom na to, že stavba je v priamom kontakte s riekou Hron - potenciálne existuje riziko ohrozenia povrchových vôd pri rekonštrukčných prácach vykonávaných priamo v koryte vodného toku, ale aj pri stavebných prácach na konštrukcii mosta. Potenciálne riziko ovplyvnenia kvality vôd teda existuje, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie a ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne.

Počas prevádzky (okrem havarijných stavov) je riziko minimálne. Dotknuté záujmové územie nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. V dotknutom území rekonštrukcie mosta sa nevyskytujú termálne ani prírodné minerálne vody.

Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. V prípade úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, alebo iných neočakávaných havarijných udalostí, je zhotoviteľ túto skutočnosť povinný ihneď nahlásiť na SIŽP a SVP. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalite zariadenia staveniska, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod., Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Pri realizácii rekonštrukcie stavby v jej navrhovanom technicko–technologickom riešení s vykonaním navrhovaných technických opatrení nie je predpoklad, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd, či ovplyvneniu fyzikálno – chemických vlastnosti podzemnej vody v riešenom území stavby a v jeho okolí.

5. VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.
Rekonštrukčné práce na moste nepredpokladajú žiadny trvalý záber. Zriadenie obchádzkovej trasy si takisto nevyžiada dočasné zábery.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Biotopy európskeho a národného významu v záujmovom území stavby rekonštrukcie mosta neboli mapované.

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu drevín, dotknuté budú iba trávnaté plochy v zastavanom území mesta, ktoré budú po ukončení výstavby uvedené do pôvodného stavu.

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

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

Prestavba mosta na mieste pôvodného mosta nebude mať na krajinu a krajinný obraz žiaden vplyv.

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Navrhovaná rekonštrukcia mosta sa nachádza v území, v ktorom platí 2. stupeň ochrany prírody a krajiny (v zmysle Opatrenia MŽP 1/2018 z 29.11.2018). Rieka Hron predstavuje územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV1303). Rekonštrukčné práce budú prebiehať mimo toku Hrona. Spodná stavba pozostáva z krajných opôr rámu, navrhnutých za jestvujúcimi oporami. Opory sú navrhnuté ako stenové prvky hrúbky 0,6 m, realizované na jestvujúcom základe opôr, kde na tejto úrovni sa zrealizujú mikropilóty. Opora prechádza na šírku 1,60 m v kolmom smere v úrovni odbúraných jestvujúcich opôr, kde v hrúbke 0,8 m tvorí úložný prah s pracovnou škárou pre uloženie vopred predpätých nosníkov. K zásahu do toku nedôjde.

Podľa vyjadrenia Okresného úradu Brezno, odboru starostlivosti o životné prostredie (OU-BR-OSZP-2018/006480-4), ktoré sa odvoláva na stanovisko S-CHKO Poľana (CHKOPO/348-001/2018), lokalita výstavby nie je súčasťou chránených území národného významu.

Celkovo je možné vplyv na územie európskeho významu Alúvium Hrona hodnotiť ako negatívny, krátkodobý, málo významný, ktorý nenaruší integritu územia, ako ani významne neovplyvní spoločenstvá a druhy európskeho významu, ktoré sú dôvodom ochrany územia.

Predmetný projekt „I/72 – most ev.č.72-045“ nenapĺňa znaky projektu, ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom vplyv na územie európskej sústavy chránených území (NATURA 2000). Preto predmetný projekt nie je predmetom procesu jeho posúdenia orgánom ochrany prírody a krajiny, vykonávaného podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z..

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Rekonštrukčné práce na moste nezasahujú do toku rieky Hron. Práce sú situované len na brehoch, za existujúcimi oporami. Preto nepredpokladáme negatívny vplyv rekonštrukcie mosta na funkčnosť hydrického biokoridoru. Trvalé zmeny funkčnosti biokoridoru sa nepredpokladajú.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

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

Rekonštrukcia mosta nebude mať žiaden vplyv na kultúrne a historické pamiatky, nachádzajúce sa v širšom okolí mosta. Bez vplyvu.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

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

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré rekonštrukciou mosta nebudú negatívne ovplyvnené.

14. INÉ VPLYVY

V okolí rekonštruovaného mosta neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Počas prestavby dôjde k zvýšeniu hladiny hluku a zvýšeniu prašnosti, čo môže negatívne ovplyvniť pohodu života obyvateľstva. Vzhľadom na to, že sa jedná len o krátkodobý vplyv, lokálneho charakteru, ktorý bude pôsobiť v neosídlenom území, neočakávame, žeby mohlo dôjsť k ovplyvneniu zdravia obyvateľstva.

Plánovaná investícia nebude mať výrazný negatívny vplyv na súčasnú kvalitu životného prostredia hodnoteného územia a ani na zdravie obyvateľstva, očakáva sa priaznivé ovplyvnenie súčasnej situácie v posudzovanom území.

Zložka ŽP	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Horninové prostredie a reliéf	potenciálne riziko znečistenia a ohrozenia kvality horninového prostredia	-1
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko znečistenia vôd počas prestavby	-1
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber vrátený do pôvodného stavu	0
Fauna, flóra a ich biotopy	neočakáva sa negatívny vplyv	0
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	zásah do SKUEV1303, bez zásahu to toku rieky Hron	-1

Územný systém ekologickej stability	riziko zhoršenia podmienok životného prostredia vodných živočíchov	-1
Urbánny komplex a využívanie zeme	bez vplyvu	0
Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	bez vplyvu	0
Iné vplyvy	nevyskytujú sa	
Zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	bez vplyvu	0

0 – bez vplyvu (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložku životného prostredia, obyvateľstvo alebo využiteľnosť zeme, kultúrne a historické hodnoty územia, a pod.)

-1 – nevýznamný - zanedbateľný vplyv negatívny (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením)

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest**, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica
Identifikačné číslo: 00 33 28
Sídlo: Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/72 Brezno – most ev. č. 72-045

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Banskobystrický
Okres:	Banská Bystrica
Katastrálne územie:	Brezno
Druh stavby:	rekonštrukcia
Most ev. č.:	72-045

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Mostný objekt sa nachádza na ceste I/72 v Banskobystrickom kraji v okrese Brezno (v katastrálnom území Brezno) v km 63,952 cesty I/72. Mostný objekt premosťuje rieku Hron. Bol postavený v roku 1940. Jedná sa o jednopoľový most so železobetónovým dvojkĺbovým rámom s hrúbkou v strede 0,60 m a so šikmými nábehmi dĺžky 1,60 m. Súčasný stavebno – technický stav mosta bol hodnotený stupňom VII – havarijný (Hlavná resp. mimoriadna prehliadka mosta), nakoľko bolo zistené neustále sa zhoršovanie stavebno – technického stavu mosta z dôvodu degradácie mostného zvršku ako aj nosnej konštrukcie mosta. Po vykonaní nevyhnutných opatrení bol stavebno-technický stav mosta opätovne prehodnotený aktuálne je hodnotený stupňom VI. – veľmi zlý.

Cieľom stavby je rekonštrukcia mosta č.72-045 podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Najvýraznejšie výstupy zmeny navrhovanej činnosti sú: kvalita mostného objektu, skvalitnenie povrchu vozovky. Ostatné výstupy podľa súčasného stavu (nulového variantu) v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké (znečistenie ovzdušia, odpady).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/72.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú kvalita mostného objektu a kvalita povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/72. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. Počas výstavby dôjde ku krátkodobému zvýšeniu hladiny hluku a prašnosti v dotknutom území a k obmedzeniu plynulosti premávky v dotknutom území. Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na prestavbe a obyvateľstvo pohybujúce sa v blízkom okolí stavby.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

V období prestavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Tieto vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli pôsobiť na životné prostredie mimo areálu stavby.

K výrubu drevín nedôjde.

Navrhovaná zmena rovnako ako aj súčasný stav zasahuje do územia s 2. stupňom ochrany prírody. Rieka Hron predstavuje územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV1303) zaradeného do sústavy NATURA 2000. Bez zásahu do toku rieky Hron, nepredpokladá sa negatívne ovplyvnenie predmetu ochrany, to jest druhy európskeho významu.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti užívatelia cesty I/72. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/72 zabezpečí správca komunikácie v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyv na ovzdušie a miestnu klímu sa oproti súčasnému stavu (nulový variant) nezmení.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu. Z hľadiska hydrologických pomerov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyv na genofond a biodiverzitu. Navrhovaná zmena sa týka lokality v urbanizovanom prostredí s 1.stupňom ochrany. Vplyvy na chránené územia možno hodnotiť ako porovnateľné s nulovým variantom a teda akceptovateľné.

Vplyvy na krajinu. Súčasná štruktúra krajiny v danej lokalite predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zámeru preto neovplyvní charakter daného územia a nebude mať vplyv ani na štruktúru krajiny. Vlastná prevádzka nebude mať vplyv na krajinu ako takú.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva identifikované v hodnotení stavu a kvality jednotlivých zložiek v súčasnosti možno hodnotiť ako porovnateľné so zmenami navrhovanej činnosti. Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo, prinesie však skvalitnenie podmienok pre automobilovú dopravu.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/72 vrátene mosta č. 045 bola realizovaná pred účinnosťou zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Táto činnosť nebola posudzovaná podľa zákona.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. FOTODOKUMENTÁCIA

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

august 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

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

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský .....

Riešiteľ: Ing. Miroslav Petra .....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

JUDr. Martina Tvrdoňová, PhD. .....
generálna riaditeľka

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica