



Číslo spisu: OU-LC-OSZP-2021/009053-022

Lučenec 03.12.2021

## ROZHODNUTIE

Vydané v zisťovacom konaní

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 71/1967 Zb.“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) 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.“) rozhodol podľa § 29 ods. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. a § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. po vykonaní zisťovacieho konania pre navrhovanú činnosť „**Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 - 227**“, navrhovateľa **Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 821 08 Bratislava IČO: 00 003 328** takto

r o z h o d o l:

Navrhovaná činnosť „**Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 - 227**“, ktorá má byť podľa predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti realizovaná v katastrálnom území Opatová okres Lučenec na nasledovných parcelách:

trvalý záber: KN-E: 100/91; 100/92; 102/1; 102/2; 104/3; 105/2; 105/3; 106/1; 106/2; 106/3; 106/4; 107/1; 108/2; 109/1; 462/91; 462/92; 462/94; 462/98; 463; 489/1; 462/109; 490;

KN-C: 15/1; 15/6; 15/7; 495/50; 495/61; 498/2; 498/3; 500/1; 500/2; 500/3; 500/4; 500/5; 649/7; 649/21; 649/26; 649/31; 649/39; 649/47; 649/64; 649/65; 649/66; 649/71; 649/72; 649/77; 649/91; 650/9; 650/44; 651/8; 651/9; 651/11; 652/4; 898/2; 989/7;

dočasný záber: KN-E: 100/92; 102/2; 105/2; 105/3; 106/1; 106/2; 106/3; 106/4; 107/1; 108/2; 109/1; 109/2; 109/4; 462/91; 462/92; 462/94; 462/95; 462/96; 462/97; 462/98; 462/109; 463; 489/1; 489/3; 7-605/1;

KN-C: 496/1; 496/2; 496/3; 496/5; 496/6; 496/7; 496/8; 496/9; 499/1; 647; 649/7; 649/26; 649/31; 649/65; 649/66; 649/67; 649/72; 649/77; 649/85; 649/88; 649/91; 649/99; 651/11; 652/3; 652/4; 869; 871; 930;

dočasný záber do 1 roka: KN-E: 100/73; 100/74; 100/75; 100/76; 100/77; 100/78; 100/79; 100/80; 100/81; 100/82; 100/83; 101/2; 102/1; 102/2; 103/1; 105/2; 105/3; 462/108; 462/109; 489/1; 489/3; 498/1; 462/96; 462/97; 489/3; 490

KN-C: 2/1; 496/4; 496/5; 496/7; 500/2; 500/3; 500/5; 641/3; 647; 649/16; 649/21; 649/39; 649/47; 649/51; 649/68; 649/69; 649/70; 649/71; 649/77; 649/83; 649/85; 649/87; 649/91; 651/9; 652/3; 652/4; 871; 898/7; 926; 930, ktorej predmetom a cieľom je odstrániť bodovú závalu – most na I/16 ponad železniciu a súčasne prestavať nevyhovujúci dopravný uzol ciest I/16, I/75, I/71, miestnej komunikácie a účelovej cesty

**sa nebude posudzovať**

podľa zákona č. 24/2006 Z. z..

Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej činnosti, v súlade s § 29 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z., podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti. Pri príprave dokumentácie v procese konaní o povolení činnosti podľa osobitných predpisov a na zmiernenie vplyvu posudzovanej činnosti bude potrebné zohľadniť tieto požiadavky:

1. Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti nesmie dôjsť k zhoršeniu kvality povrchových a podzemných vôd.
2. Používať také materiály, technologické postupy, mechanizmy a zariadenia, ktoré budú šetrné k vodám.
3. Proti pôsobeniu a prieniku znečisťujúcich látok musia byť zabezpečené všetky plochy, na ktorých bude dochádzať k nakladaniu s týmito látkami.
4. Pokiaľ sa na stavenisku navrhovanej činnosti nenachádzajú priestory vhodné na nakladanie s nebezpečnými odpadmi, ktoré môžu negatívne vplyvať na kvalitu podzemných alebo povrchových vôd je tieto potrebné upraviť v súlade s požiadavkami § 39 vodného zákon a vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z..
5. Na stavenisku navrhovanej činnosti na upravených plochách - teréne, ktorý bude slúžiť na občasné parkovanie automobilov, na skladovanie materiálov a manipuláciu s nimi nevykonávať činnosti, ktorými by mohlo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu kvality podzemných a povrchových vôd v záujmovom území (opravy a umývanie vozidiel, výmena a doplnenie prevádzkových kvapalín a pohonných hmôt, manipulácia a skladovanie znečisťujúcich látok).
6. Zabezpečiť a vybaviť stavenisko navrhovanej činnosti - stavebné stroje a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom havarijných prostriedkov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku škodlivých látok (najmä ropnej povahy, pohonné hmoty, mazivá, oleje a iné) do okolitého prostredia.
7. V prípade, že pri navrhovanej činnosti bude dochádzať k zaobchádzaniu so znečisťujúcimi látkami v množstvách vyšších ako je to uvedené v ust. § 39 ods. 4 a 6 vodného zákona je potrebné zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku (havarijný plán), predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy na schválenie (SIŽP, IŽP Banská Bystrica) a oboznámiť s ním zamestnancov, vybaviť pracoviská špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami potrebnými na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd alebo prostredia súvisiaceho s vodou.
8. Pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a technologických zariadení, vykonávať ich pravidelnú údržbu a opravu.
9. Dopravné prostriedky a ostatné mechanizmy a zariadenia udržiavať v dobrom technickom stave a pri zaobchádzaní s nimi a znečisťujúcimi látkami urobiť potrebné opatrenia v zmysle § 39 vodného zákona a vyhlášky č. 200/2018 Z. z., aby nemohlo dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do povrchových alebo podzemných vôd alebo do prostredia s nimi súvisiaceho a neohrozila sa ich kvalita.
10. Projektovú dokumentáciu v časti „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín“ zosúladiť v zmysle platných právnych predpisov, čo sa týka vyhlášky MŽP SR č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov účinnej od dňa 01.06.2021.
11. Opatrenia z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti:
  - denná kontrola pracoviska pred začatím práce, v priebehu a po ukončení práce.
  - dodržiavanie zásad bezpečného výkonu práce, dodržiavanie technologického postupu, používanie pridelených OOPP, používanie POZ v súlade s návodom na použitie, účasť na inštruktáži a školeniach.
  - pravidelné kontroly, predpísané odborné prehliadky technických zariadení, kontrola používania OOPP
  - používanie výstražných značiek, symbolov, popisiek.

## Odôvodnenie

Navrhovateľ **Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 821 08 Bratislava IČO: 00 003 328**, predložil dňa 23.09.2021 Okresnému úradu Lučenec, odboru starostlivosť o životné prostredie (ďalej len „príslušnému orgánu“) podľa § 22 zákona č. 24/2006 Z. z. oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „**Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 - 227**“ za účelom vykonania zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z..

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 písm. k) v spojení s § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. upovedomuje podľa § 18 ods. 3 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon 71/1967 Zb.“), že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti začal podľa § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. správne konanie vo veci zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a v súlade s § 29 ods. 6 písm. a) zákon č. 24/2006 Z.z. zasielal dotknutej obci, rezortnému, povôľujúcemu resp. dotknutému orgánu informáciu o oznámení o zmene navrhovanej činnosti a jeho zverejnení na webovom sídle Ministerstva životného prostredia slovenskej republiky, na adrese <https://www.enviroportal.sk/sk/eia>. Príslušný orgán zverejnil bezodkladne na webovom sídle ministerstva <http://www.enviroportal.sk/sk/eia> oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 6 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. a súčasne informáciu pre verejnosť podľa § 24 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z.z..

Navrhovanú činnosť navrhovateľ zaradil podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z. ako oznámenie o zmene navrhovanej činnosti nasledovne: 13. Doprava a telekomunikácie pol. č. 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov.

Navrhovaná činnosť podlieha zisťovaciemu konaniu podľa 18 ods. 2 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z., a na základe uvedeného príslušný orgán podľa § 29 toho istého zákona vykonal zisťovacie konanie.

V zákonom stanovenej lehote, resp. do dňa vydania tohto rozhodnutia doručili Okresnému úradu Lučenec, odbor starostlivosť o životné prostredie svoje písomné stanoviská nasledovné subjekty:

1. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lučenci (list č. ORHZ-LC1-2021/000321-002 zo dňa 04.10.2021) dáva nasledovné stanovisko: „Z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie“.

**Stanovisko OULC, OSZP:**

OULC, OSZP berie stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

2. Okresný úrad Lučenec, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-LC-OCDPK-2021/009203-002 zo dňa 08.10.2021) dáva nasledovné stanovisko: „OU-LC-OCDPK nemá námietky, nakoľko plánované stavebné práce sa nedotýkajú záujmov ciest II. a III. triedy okrese Lučenec a Poltár výkon štátnej správy, na ktorých spadá do kompetencie tunajšieho úradu“.

**Stanovisko OULC, OSZP:**

OULC, OSZP berie stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

3. Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia (list č. 09561/2021/ODDUPZP-2 zo dňa 05.10.2021) konštatuje: „Banskobystrický samosprávny kraj v zmysle § 23 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako dotknutý samosprávny kraj dáva k

oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Cesta I/16 Lučenec - Opatová-most nad železničnou traťou ev.č. 16-227“ nasledovné stanovisko

- Rekonštruovať a vybudovať cestu I/71 v úseku Lučenec - Filákov - hranica s Maďarskom s obchvatmi obcí, v súlade s vydaným záverečným stanoviskom príslušného orgánu štátnej správy k procesu EIA, SEA.
- Rekonštruovať a vybudovať novú trasu cesty I/75 v úseku Halič, Haličská cesta – Lučenec Vidiná (x I/50).
- Vybudovať preložku cesty – cesta I/75 Lučenec – preložka.
- Vybudovať súbežnú cestu s R2 v úseku Budča - Zvolen - Detva - Lučenec - Rimavská Sobota – hranica Košického kraja pre dopravu vylúčenú z R2.
- Úseky, kde nová trasa R2 opúšťa trasu pôvodnej cesty I/50, cestu I/50 rekonštruovať a využiť pre trasu súbežnej cesty s R2.
- Výstavbu rýchlostných ciest a preložiek cestných úsekov (obchvatov ciest I. – II. triedy) zrealizovať podľa naliehavosti najmä v závislosti od intenzity dopravy a požiadaviek ochrany prírody a životného prostredia v intravilánoch miest a obcí v súlade so schválenou územnoplánovacou dokumentáciou obcí, rovnako požadujeme rešpektovať regulatívy “V oblasti rozvoja leteckej infraštruktúry“.
- Rešpektovať areály, zariadenia a ich ochranné pásma letísk, heliportov, letísk pre letecké práce a ich ochranných leteckých pozemných zabezpečovacích zariadení, na území BBSK.
- Pri riešení priestorového usporiadania a funkčného využitia priestorov v blízkosti letísk Sliač, Očová, Lučenec brať do úvahy výšku vzlietajúcich a pristávajúcich lietadiel.

Pri dodržaní opatrení uvedené v predloženom oznámení o zmene navrhovanej činnosti na zmiernenie negatívnych vplyvov na životné prostredie a jej potenciálnych vplyvov doložených v oznámení o zmene a rovnako vzhľadom na charakter tejto zmeny nepožadujeme predloženú zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z.:

**Stanovisko OULC, OSZP:**

Stanovisko dotknutého orgánu je súhlasné a OULC, OSZP berie stanovisko na vedomie.

4. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o ŽP, úsek ochrany prírody a krajiny (list č. OU-LC-OSZP-2021/009265-002 zo dňa 04.10.2021) dáva nasledovné stanovisko: „OULC, OSZP orgán ochrany prírody a krajiny nepožaduje, aby bola zmena navrhovanej činnosti „**Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 - 227**“ posudzovaná v zmysle zákona 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov za podmienky, že projektová dokumentácia v časti „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín“ bude zosúladená v zmysle právnych predpisov, čo sa týka vyhlášky MŽP SR č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov účinnnej od dňa 01.06.2021“.

**Stanovisko OULC, OSZP:**

Stanovisko dotknutého orgánu je súhlasné, podmienka je akceptovaná a zapracovaná vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia.

5. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o ŽP, úsek štátnej vodnej správy (list č. OU-LC-OSZP-2021/009253-002 zo dňa 05.10.2021) dáva nasledovné stanovisko: „Orgán štátnej vodnej správy súhlasí s vykonaním navrhovaných opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody a na ostatné zložky životného prostredia uvedené v zámere a súčasne požaduje, aby pri podrobnom riešení zámeru počas jeho uskutočňovania ako aj počas vykonávania činnosti podľa predloženého zámeru boli rešpektované nasledovné požiadavky:
  - Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti rešpektovať vodný zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“), vyhlášku č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd, zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v

sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov a ostatné súvisiace platné právne predpisy a normy.

- Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti nesmie dôjsť k zhoršeniu kvality povrchových a podzemných vôd.
- Používať také materiály, technologické postupy, mechanizmy a zariadenia, ktoré budú šetrné k vodám.
- Proti pôsobeniu a prieniku znečisťujúcich látok musia byť zabezpečené všetky plochy, na ktorých bude dochádzať k nakladaniu s týmito látkami.
- Pokiaľ sa na stavenisku navrhovanej činnosti nenachádzajú priestory vhodné na nakladanie s nebezpečnými odpadmi, ktoré môžu negatívne vplyvať na kvalitu podzemných alebo povrchových vôd je tieto potrebné upraviť v súlade s požiadavkami § 39 vodného zákona a vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z..
- Na stavenisku navrhovanej činnosti na upravených plochách - teréne, ktorý bude slúžiť na občasné parkovanie automobilov, na skladovanie materiálov a manipuláciu s nimi nevykonávať činnosti, ktorými by mohlo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu kvality podzemných a povrchových vôd v záujmovom území (opravy a umývanie vozidiel, výmena a doplnenie prevádzkových kvapalín a pohonných hmôt, manipulácia a skladovanie znečisťujúcich látok).
- Zabezpečiť a vybaviť stavenisko navrhovanej činnosti - stavebné stroje a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom havarijných prostriedkov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku škodlivých látok (najmä ropnej povahy, pohonné hmoty, mazivá, oleje a iné) do okolitého prostredia.
- V prípade, že pri navrhovanej činnosti bude dochádzať k zaobchádzaniu so znečisťujúcimi látkami v množstvách vyšších ako je to uvedené v ust. § 39 ods. 4 a 6 vodného zákona je potrebné zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku (havarijný plán), predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy na schválenie (SIŽP, IŽP Banská Bystrica) a oboznámiť s ním zamestnancov, vybaviť pracoviská špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami potrebnými na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd alebo prostredia súvisiaceho s vodou.
- Pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a technologických zariadení, vykonávať ich pravidelnú údržbu a opravu.
- Dopravné prostriedky a ostatné mechanizmy a zariadenia udržiavať v dobrom technickom stave a pri zaobchádzaní s nimi a znečisťujúcimi látkami urobiť potrebné opatrenia v zmysle § 39 vodného zákona a vyhlášky č. 200/2018 Z. z., aby nemohlo dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do povrchových alebo podzemných vôd alebo do prostredia s nimi súvisiaceho a neohrozila sa ich kvalita.

**Stanovisko OULC, OSZP:**

Stanovisko dotknutého orgánu je súhlasné s upozornením na povinnosť dodržiavať platnú legislatívu, ktorá má uplatnenie v povoľovacom konaní a podmienky sú akceptované aj vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia.

6. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o ŽP, úsek štátnej ochrany ovzdušia (list č. OU-LC-OSZP-2021/009305-001 zo dňa 02.11.2021) dáva nasledovné stanovisko: „Z hľadiska ochrany ovzdušia nemáme námietky ku zmene navrhovanej činnosti a nevyžadujeme činnosť posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“.

**Stanovisko OULC, OSZP:**

OULC, OSZP berie stanovisko dotknutého orgánu na vedomie.

7. Združenie domových samospráv, Bratislava zo dňa 27.09.2021 dáva zoznam opatrení a pripomienok –  
Uvádžame skrátený text bez obrázkov

VYJADRENIE V PROCESE EIA K ZÁMERU „Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 - 227“

„Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle §24 ods.2 zákona EIA č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní. Stanovy Združenia domových samospráv v elektronickej podobe sú k dispozícii na prehliadanie alebo na stiahnutie tu: <https://goo.gl/AVbAxj> , výpis z registra občianskych združení MV SR: <https://goo.gl/V4XopA> a výpis z registra právnických osôb ŠÚ SR tu: <http://goo.gl/Ikofe7>.

Pre elektronickú komunikáciu používajte mail: [eia@samospravydomov.org](mailto:eia@samospravydomov.org)

Pre písomný styk použite elektronickú schránku Združenia domových samospráv na [ÚPVS slovensko.sk](mailto:UPVS@slovensko.sk).

Podľa §2 ods.zákona EIA je účelom a zmyslom zákona najmä:

- b) zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie,
- c) objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom,
- d) určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia,
- e) získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Žiadame, aby vydané rozhodnutie opísalo a zrozumiteľne vysvetlilo priame a nepriame vplyvy na životné prostredie, objasnilo a porovnávalo jednotlivé varianty a určilo environmentálne opatrenia a právne záväzným spôsobom ich ukotvilo pre nasledujúce povoľovacie procesy. Zaujímá nás najmä hľadisko ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasť zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a z hľadiska realizácie Programu odpadového hospodárstva SR. Týmto súčasne prejavujeme záujem na predmetnej činnosti v zmysle §24 ods.2 zákona EIA.

Žiadame, aby zmierňujúce opatrenia určené v rozhodnutí ako záväzné podmienky podľa §29 ods.13 zákona EIA obsahovali aj:

- I. prvky zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity podľa §2 písm. zh až zj zákona OPK č.543/2002 Z.z.
- II. opatrenia ochrany vôd podľa §5 až §11 Vodného zákona
- III. opatrenia realizácie Programu odpadového hospodárstva
- IV. opatrenia realizácie obehového hospodárstva

Pri určení týchto opatrení je treba v zmysle §29 ods.3 zákona EIA vychádzať aj z návrhov verejnosti; náš zoznam opatrení a pripomienok je zverejnený tu: <https://enviroportal.org/portfolio-items/vseobecne-pripomienky-zds>. Na tento zoznam v plnom rozsahu odkazujeme ako nedeliteľnú súčasť tohto vyjadrenia a ako na pomôcku pre navrhovateľa aj úrad: Žiadame navrhovateľa, aby zhodnotil vplyv predmetného zámeru a to z hľadiska nasledovných ustanovení osobitných zákonov:

1. Žiadame podrobne rozpracovať a vyhodnotiť v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008. Žiadame vyhodnotiť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky). Žiadame tak preukázať, že nie je potreba realizovať vynútené investície a zároveň, že nedochádza k nadmernému zaťaženiu územia v dôsledku dynamickej dopravy.
2. Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110. Žiadame tak preukázať, že nie je potreba realizovať vynútené investície a zároveň, že nedochádza k nadmernému zaťaženiu územia v dôsledku statickej dopravy.

3. Žiadame overiť obsluhu územia verejnou hromadnou dopravou; žiadame, aby príslušná zastávka hromadnej dopravy bola maximálne v 5-minútovej pešej dostupnosti a preukázať tak znižovanie zaťaženia územia dopravou vytvorením predpokladov na využívanie hromadnej dopravy.
4. Vyhodnotiť dostatočnosť opatrení v zmysle spracovaného dokumentu ochrany prírody podľa §3 ods.3 až ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z.
5. Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie tak, aby sa preukázala ochrana krajinných zložiek v zmysle zákona OPK č.543/2002 Z.z.; preukázať ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby.
6. Vizualizácia klimatických zmien na Slovensku v čiarovom kóde: vedci analyzovali dáta za roky 1908 až 2018 a výsledky spracovali do tohto grafu; každý pásik predstavuje jeden rok a jeho farba a intenzita udáva charakter tohto roka. Modrý znamená ochladenie a červený znamená oteplenie od dlhodobého priemeru; výraznosť farby zase naznačuje veľkosť tejto odchýlky. (viac info: <https://showyourstripes.info/>)
7. Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámцovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámцovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (<http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/>). Za týmto účelom žiadame vyhodnotiť primárne posúdenie vplyvov na vody príslušnými metodikami CIS pre aplikáciu Rámцovej smernice o vode č. 2000/60/ES ([http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/facts\\_figures/guidance\\_docs\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/facts_figures/guidance_docs_en.htm)) a tak preukázať, že v dôsledku realizácie zámeru nemôže byť zhoršená kvalita vôd a vodných útvarov; rovnako žiadame preukázať, že realizáciou zámeru sa nenaruší prirodzený vodná bilancia ani prirodzené odtokové pomery v území.
8. Dokumentáciu pre primárne posúdenie vplyvov na vody podľa §16a Vodného zákona v ďalšej projekčnej fáze žiadame spracovať metodiku: (<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/downloadDocument?documentId=441>).
9. Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok a vyhodnotiť vplyv jednotlivých emisií a imisií na tieto oblasti s dlhodobým pobytom osôb a preukázať, že nebudú vystavený nadmernému zaťaženiu. Žiadame Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
10. Osobitne žiadame vyhodnotiť a analyzovať čistotu ovzdušia a vplyv zámeru na neho; v tejto súvislosti osobitne analyzovať vplyv pevných častíc PM 10, PM 2,5. Vplyv PM10 častíc na ľudské zdravie je pritom už dlhodobo považované za jedno z najpodstatnejších kritérií a parametrov emisných štúdií s vplyvom napríklad na alergické ochorenia, ktoré majú v súčasnosti stúpajúcu tendenciu. Okrem vyššej úmrtnosti zlá kvalita ovzdušia spôsobuje aj pokles našej schopnosti sústrediť sa, pracovať či častejšie absencie v práci a škole. Zvýšeným koncentráciám drobných prachových častíc PM2,5 je na Slovensku vystavená pätina obyvateľov, čo je omnoho viac ako 13-percentný priemer v Európe. Problém máme aj s prízemným ozónom. Výsledkom je minimálne 3800 predčasných úmrtí, strata produktivity a HDP. Zámer sa musí zaoberať zlepšením podmienok kvality ovzdušia.

11. Žiadame overiť statiku stavby nezávislým oponentským posudkom a preukázať, že statika nie je v dôsledku podhodnotenia nebezpečná resp. v dôsledku nadmerného naddimenzovania príliš nezaťažuje územia a zložky životného prostredia.
12. Žiadame variantné riešenie okrem nulového variantu ešte aspoň v dvoch alternatívnych variantoch, tak aby sa naplnil účel zákona podľa §2 písm. c zákona EIA č.24/2006 Z.z. „*objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom*“.
13. Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.
14. Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb a tak preukázať, že nedôjde k preťaženiu kanalizačnej siete a teda k zvýšeniu rizika záplav ako aj to, že kanalizácia bude účinná a spĺňať parametre podľa zákona o kanalizáciách č.442/2002 Z.z.
15. Požadujeme skontrolovať hydraulický výpočet prietokových množstiev vodných stavieb majúci charakter dynamického výpočtu konštrukcie vodných stavieb, ktorý má vplyv napr. na určenie správneho profilu vodných stavieb (nielen veľkosť, ale aj tvar napríklad potrubí), pričom vypočítava priebeh prietoku vôd vo vodných stavbách počas relevantného času. Z environmentálneho hľadiska má tento výpočet vplyv na nasledovné:
  - preukázanie, že stavba je správnym spôsobom pripojená a zásobovaná vodou
  - preukázanie, že stavba je napojená na funkčnú a ekologickú kanalizáciu splaškových vôd
  - zabezpečene plynulého odtoku dažďových vôd v čase a prevencia náporových či povodňových vln s prípadným použitím vhodného technického riešenia tzv. odtokových báz
  - zabezpečenie primeranej hydraulickej sily v ORL a tak overenie jej účinnosti v celom priebehu času
  - prípadné prehodnotenie veľkosti vodných stavieb (napr. veľkosť potrubia a retenčnej nádrže), kde sa dá dosiahnuť ich objemové zníženie a tak aj menší nápor na záber pôdy či menšie nároky na vstupoch do výroby týchto vodných stavieb.
16. Požadujeme výpočet energetickej efektivity v zmysle vyhlášok č.35/2020 Z.z., č.324/2016 Z.z. a 364/2012 Z.z., ktorým sa vykonávajú zákony o energetickej hospodárnosti a certifikácii budov č.318/2019 Z.z., 300/2012 Z.z. a č.555/2005 Z.z. Súčasťou DSP majú byť nasledovné výpočty ako súčasť projektového energetického hodnotenia podľa §45 ods.2 písm.c Stavebného zákona:
  - tepelnotechnický návrh a posúdenie stavebných konštrukcií budovy (základné údaje, posúdenie t tepelnotechnických vlastností a hodnotenie podľa EN STN)
  - energetické posúdenie technického systému budovy a stanovenie potreby tepla a energie pre jednotlivé odberné miesta a energetické nosiče
  - posúdenie globálneho ukazovateľa výpočtom potreby dodanej energie, primárnej energie a emisií CO<sub>2</sub>.
  - minimálnych tepelnoizolačných vlastností výpočtom (max. hodnota U)
  - určenie minimálnej teploty vnútorného povrchu
  - vypočítanie priemernej výmeny vzduchu
17. Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky



predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru a to z hľadiska kumulácie a súbežného pôsobenia. Žiadame tak preukázať, že nedôjde k nadmernému zaťaženiu územia v rozpore s územným plánom.

18. Žiadame preukázať spôsob plnenia povinností vyplývajúce zo zákona o odpadoch č.79/2015 Z.z. a uviesť navrhované opatrenia Programu odpadového hospodárstva SR (<https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikatela>). Žiadame zapracovať záväzné opatrenia Programu odpadového hospodárstva SR ([http://www.minzp.sk/files/sekcia-enviromentalneho-hodnotenia-riadenia/odpady-a-obaly/registre-a-zoznamy/poh-sr-2016-2020\\_vestnik.pdf](http://www.minzp.sk/files/sekcia-enviromentalneho-hodnotenia-riadenia/odpady-a-obaly/registre-a-zoznamy/poh-sr-2016-2020_vestnik.pdf)) do zámeru a v ňom navrhovaných opatrení a preukázať tak plnenie záväzných zákonných povinností na úseku odpadového hospodárstva.
19. Žiadame preukázať dôsledne ochranu poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z. Žiadame overiť bonitu zaberaných poľnohospodárskych pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosti takéhoto záberu. Žiadame overiť, že predložený zámer nie je situovaný na ornej pôde najvyššej kvality príslušného katastrálneho územia.
20. Priemerný Slovak potrebuje pre svoj život 536 metrov štvorcových zemského povrchu; priemerný Brit 430, Fín až 2 459 metrov štvorcových (Eurostat za rok 2015, Land footprint, údaje nezahŕňajú poľnohospodárstvo). Človek postupne premieňa povrch, prispôsobuje ho svojim potrebám. Inštitút Alternatives Economiques s využitím údajov Eurostatu vypočítal, že rozloha týchto umelých, človekom pretvorených oblastí, v rokoch 2009-2015 narástla v každej krajine Európskej únie – napriek hospodárskej kríze a v mnohých prípadoch (Grécko, Maďarsko, Estónsko) aj napriek poklesu obyvateľov. Štatistika zahŕňa len človekom významne pretvorené oblasti, ako mestá, komunikácie, športoviská či zalievané záhrady. Človek však využíva aj ďalšie oblasti pre získavanie zdrojov: na poľnohospodársku výrobu, priemysel a pod. Na Slovensku bol tento nárast druhý najväčší v EÚ – rozloha človekom pretvorených oblastí sa medzi 2009 – 2014 zvýšila o 14,9 percenta. Je možné preto dôvodne sa domnievať o neplnení povinnosti podľa §11 zákona o životnom prostredí č.17/1992 Zb. nezaťažovať územie nad únosnú mieru. Žiadame preto preukázať na úrovni obce/mesta, okresu, regiónu a štátu, že nie je možné projekt zrealizovať bez ďalšieho záberu prírodných plôch napríklad revitalizáciou a obnovou nevyužívaných priemyselných areálov, brownfieldov a podobne.

Žiadame, aby navrhovateľ obnovil prirodzenú biodiverzitu dotknutého územia, čo najviac obnovil prirodzené funkcie narušeného ekosystému, čo najviac ochránil životné prostredie a kompenzoval tak ekologickú ujmu v dôsledku navrhovaného zámeru nasledovnými opatreniami.

1. Navrhnuť opatrenia zlepšujúce kvalitu ovzdušia a znižujúce koncentráciu pevných častíc PM10, PM2,5 ako aj koncentráciu benzénu, NO2 a CO; v tomto smere počas prevádzky vykonávať efektívne monitorovanie a v navrhnutých opatreniach robiť korekcie na základe aktuálnych výsledkov monitoringu ovzdušia. Žiadame konkretizovať tieto zlepšujúce opatrenia.
2. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živočných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.

3. Žiadame, aby parkovacie miesta boli riešené formou podzemných garáží pod objektami stavieb a povrch územia upravený ako lokálny parčík, maximálne pripúšťame využitie striech parkovacích domov ako zatravnených ihrísk či outdoorových cvičísk. V prípade nevyhnutnosti povrchovým státi ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m<sup>2</sup> po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území ([www.samospravydomov.org/files/retencna\\_dlazba.pdf](http://www.samospravydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf)).
4. Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2>). Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach>. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad.
5. Požadujeme, aby sa zámer prispôbil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možnosti voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb>) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie.
6. Na horizontálne plochy (najmä strechy) žiadame aplikáciu zelených strešných krytín, ktoré plnia funkciu extenzívnej vegetačnej strechy.
7. Na vertikálne plochy (napr. steny) žiadame aplikáciu zelených stien (napr. brečtany vhodné na takúto aplikáciu) za účelom lepšieho zasadenia stavby do biodiverzity prostredia.
8. Na povrchy cestných komunikácií požadujeme použitie vodopriepustných asfaltov a betónov s prímiesou recyklovaných plastov.
9. Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber: komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou, kovov označeného červenou farbou, papiera označeného modrou farbou, skla označeného zelenou farbou, plastov označeného žltou farbou a bio-odpadu označeného hnedého farbou. Preukázať prijatie opatrení garantujúcich zlepšenie reálnej recyklácie smerujúcej k „zero waste“ konceptu; tieto opatrenia žiadame špecifikovať a počas prevádzky monitorovať a zlepšovať.
10. Žiadame vypracovať projekt dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázať možnosť zhodnotenie a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.

11. V Bratislave žiadame zachovať územnú rezervu pre budúce metro/nadradený systém hromadnej dopravy

Žiadame, aby navrhovateľ prispel k socio-ekonomickému rozvoju dotknutej obce realizáciou nasledovných opatrení:

1. Navrhovateľ vysadí v dotknutej obci/meste vzrastlé dreviny a to na verejných priestranstvách v obývaných častiach mesta/obce po dohode s orgánom ochrany prírody v zmysle Dokumentu starostlivosti o dreviny.
2. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.
3. Vytvoriť podmienky pre kompostovanie rozložiteľného odpadu a vybudovať domácu kompostáreň slúžiacu pre potreby zužitkovania rozložiteľného odpadu vznikajúceho pri prevádzke zámeru.

SSC ako metodický orgán prijala celý rad Technických podmienok (<https://www.ssc.sk/sk/technicke-predpisy-rezortu/zoznam-tp.ssc>), ktoré podľa nášho názoru neboli dostatočne aplikované na predmetný zámer. Vo vzťahu k predmetnému zámeru považujeme za primerané a vhodné použitie najmä o nasledovných technických podmienok: TP 017 (projektovanie odvodňovania), TP 028 (inžinierskogeologické prieskumy), TP 035 (vegetačné úpravy), TP 045 (asfaltová koberec drenážny), TP 066 (stanovenie hlukovej záťaže), TP 067 (migračné objekty pre živočíchy); tieto podľa nás neboli pri spracovávaní projektu dostatočne uplatnené. Máme za to, že za primerané je uložiť také podmienky, ktoré by navrhovateľovi uložili povinnosť realizovať prvky cestnej zelene (§14 Cestného zákona) v podobe odvodňovacích cestných rigolov upravených ako dažďové záhrady či výsadbu cestných stromových alejí, tam kde to rozhl'adové podmienky umožňujú.

Osobitne nás zaujíma, aké opatrenia smerujúce k údržbe mostného objektu navrhuje SSC, aby sa v budúcnosti predišlo k podobnej degradácii mosta ako je tomu v súčasnosti; vrátane starostlivosti obrehy v blízkosti mosta.

Poukazujeme na rozhodnutia okresných úradov sp.zn.: OU-SP-OSZP-2021/000064-016 (<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-15-014-stropkov-most>), OU-SP-OSZP-2021/002126-013 (<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-15-stropkov-prelozka-cesty->), OU-TV-OSZP2021/005189-034

(<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-79-ii-555-kralovsky-chlmec-krizovatka>) či rozhodnutie MŽP SR sp.zn.

(<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d2-krizovatka-studienka>); tieto rozhodnutia primeraným spôsobom akceptovali návrh ZDS.

Z dokumentácie je zjavné, že navrhovateľ si mylí predmet konania, ktorým je podľa navrhovateľa predmetná stavba; to je omyl. Predmetom zisťovacieho konania je životné prostredie a vplyvy, ktoré na neho sú v dôsledku tohto projektu vyvíjané; zisťovacie konania a jeho rozhodnutie tak rieši úplne odlišný okruh spoločenských vzťahov a právne relevantných záujmov ako konania podľa stavebného zákona. Je potrebné opraviť. Rozdiel v predmete konania je zdanlivo nepatrný a len o pohľade na vec; v skutočnosti je to veľmi významný rozdiel v okruhu otázok a spoločenskej regulácie, ktorá sa daným konaním rieši.

Pripomienky a odborné podklady doručené k zámeru (vrátane našich) žiadame vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA a to nielen v zmysle vecného posúdenia ale aj v zmysle právneho posúdenia veci a na základe tohto vyhodnotenia rozhodnúť vo veci samej. Podľa čl.2 ods.2 Ústavy SR sa rozhodnutia úradov musia realizovať v rámci zákonných kompetencií a zmocnení; podľa §3 ods.1 Správneho poriadku sú úrady

povinné rešpektovať a presadzovať záujmy štátu a spoločnosti. Environmentálne záujmy sú definované aj v osobitných hmotnoprávných predpisoch chrániacich životné prostredie a jeho zložky, ktorých zoznam je na stránke MŽP SR na adrese <https://www.minzp.sk/legislativa/>.

Žiadame teda doručené pripomienky vyhodnotiť vecne aj právne v zmysle týchto právnych predpisov a toto vyhodnotenie uviesť v rozhodnutí. Z vyhodnotenia pripomienok súčasne vyplynie, ktoré podmienky je potrebné uložiť podľa §29 ods.13 resp. §37 ods.4 zákona EIA.

Žiadame vyššie uvedené informácie vyhodnotiť formou všeobecne zrozumiteľného zhodnotenia opisom z hľadiska šiestich hlavných faktorov posudzovania environmentálnych vplyvov: • klíma, • biodiverzita, • voda, • vzduch, • energie a • hodnota; v každom z týchto faktorov žiadame zvoliť merateľný ukazovateľ, ktorý bude následne monitorovaný aj z hľadiska projektovej analýzy.

Za účelom zabezpečenia efektivity konania, odporúčame úradu aj navrhovateľovi aktívne konzultovať projekt s verejnosťou a v nasledujúcich povolovacích konaniach kontaktovať verejnosť ešte pred podaním žiadostí na úrad napr. v zmysle §36 ods.5 resp. §64 ods.1 Stavebného zákona. Prípadnú konzultáciu so ZDS je možné rezervovať tu: <https://services.bookio.com/zdruzenie-domovych-samosprav/widget?lang=sk>. ZDS na vykonaní konzultácie trvá.

Odmietame deformovaný výklad a uplatňovanie zákona EIA a najmä jeho procesných noriem, ktoré nesledujú účel a cieľ zákona EIA podľa §2 a ktoré sú v rozpore s tzv. eurokonformným výkladom zákona popierajúcim Aarhuský dohovor. V tomto smere sme zaznamenali snahu úradov uplatňovať procesy EIA len ako povinné vyjadrovanie v rámci podkladového rozhodnutia pre následné povoloacie konanie. Všimli sme si, že v rámci tejto deformácie úradu neobhajujú verejné záujmy životného prostredia, zelenej transformácie a práv verejnosti ale záujmy investorov. V tejto súvislosti je potrebné spomenúť aj diskreditačnú antikampaň ministra hospodárstva, ktorý podľa vlastných slov s európskou legislatívou nesúhlasí, preto sa snažil kriminalizovať ZDS a tak podľa nás poskytnúť zámienku pre šikanózný výkon verejnej správy úradmi a súčasne poskytnúť zámienku pre porušovanie práva v tejto oblasti. Žiadame úrad, aby v súlade s čl.3 ods.2 až ods.4 Aarhuského dohovoru zabezpečil, aby

- a) úradníci a orgány podporovali a usmerňovali verejnosť pri požadovaní prístupu k informáciám, uľahčovali jej účasť na rozhodovacom procese a pri požadovaní prístupu k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia a to aj v tomto konkrétnom konaní
- b) sa podporilo vzdelávanie v záležitostiach životného prostredia a povedomie verejnosti predovšetkým o tom, ako možno získať prístup k informáciám, zúčastňovať sa na rozhodovacom procese a získať prístup k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia
- c) sa podporili združenia, organizácie alebo skupiny podporujúce ochranu životného prostredia (v tomto prípade ZDS v rámci tohto konania)
- d) sa zabezpečilo, že vnútroštátny právny systém je uplatňovaný v súlade s týmto záväzkom, t.j. aby úrad aplikoval tzv. eurokonformný výklad zákona

V rozhodnutí žiadame uviesť, akým spôsobom úrad túto svoju povinnosť zabezpečil, t.j. akým spôsobom aplikoval eurokonformný výklad zákona, ako podporil ZDS v rámci konania a ako ZDS uľahčil jeho činnosť pri napĺňaní cieľov vyplývajúcich z Aarhuského dohovoru a pri obhajobe verejných záujmov životného prostredia..

• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. • S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme. • Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme nezasielať. • Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk. Informácia: Dávame do pozornosti blog predsedu ZDS <https://dennikn.sk/autor/marcelslavik/?ref=in>, v ktorom sa vyjadruje k aktuálnym spoločenským otázkam a činnosti ZDS.“

Okresný úrad vyzval dňa 29.09.2021 navrhovateľa o vypracovanie doplňujúcich informácií na objasnenie pripomienok a požiadaviek s návrhom opatrení na ich riešenie, uvedených v doručenom vyjadrení „VYJADRENIE V PROCESE EIA K ZÁMERU „I-16 LUČENEC – OPATOVÁ - MOST NAD

ŽELEZNIČNOU TRAŤOU EV.Č. 16-227“ od Zduženia domových samospráv, Rovniankova 14, 850 00 Bratislava a to v lehote do 07.10.2021.

Tunajšiemu úradu boli dňa 06.10.2021 od navrhovateľa zaslané doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek.

#### **STANOVISKO NAVRHOVATEĽA**

Odpoveď navrhovateľa **Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 821 08 Bratislava IČO: 00 003 328** k pripomienkam Združenia domových samospráv Bratislava zo dňa 06.10.2021.

„Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest, Banská Bystrica ako investor (navrhovateľ) predmetnej stavby prostredníctvom internej pošty (elektronickej schránky) zaevidovala Vašu žiadosť pod č. OU-LC-OSZP-2021/009053-006 zo dňa 29.09.2021 o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek. Prílohou žiadosti je vyjadrenie Združenia domových samospráv, Laura Jurkovičová - riaditeľka, sídlo: Rovniankova 14, P.O. Box 218, 851 02 Bratislava, office: Námestie SNP 13/B, 841 01 Bratislava. Predmetné vyjadrenie bolo našej organizácii zaslané tiež na vedomie prostredníctvom e - mailovej korešpondencie zo dňa 27.09.2021.

K jednotlivým bodom zoznamu opatrení a pripomienok, ktorých obsah je zverejnený na stránke [https://enviroportal.org/portofolio-items/vseobecne\\_pripomienky-zds](https://enviroportal.org/portofolio-items/vseobecne_pripomienky-zds). z hľadiska našich záujmov predkladáme nasledovné stanovisko:

Združenie domových samospráv žiada navrhovateľa, aby zhodnotil vplyv predmetného zámeru a to z hľadiska nasledovných ustanovení osobitných zákonov:

1. Predmetnú požiadavku považujeme za irelevantnú z dôvodu, že dopravné napojenie to jest poloha mostného objektu a jestvujúcich stykových križovatiek sú dané ich súčasnou priestorovou polohou. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby bola spracovaná časť I – Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou je príloha I.5 Dopravno – inžinierske údaje, ktoré spĺňajú technické podmienky a metodiku dopravnú – kapacitného posúdenia.
2. Uvedené nie je predmetom vypracovaného „Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti“ ani zisťovacieho konania. Uvedená činnosť nie je v kompetencii našej organizácie (správca ciest I. triedy v rámci svojej pôsobnosti na území VÚC Banskobystrického samosprávneho kraja). Podmienku považujeme za irelevantnú.
3. Uvedené nie je predmetom vypracovaného „Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti“ ani zisťovacieho konania, nakoľko technické riešenie stavby nerieši vybudovanie autobusových zastávok. Podmienku týmto považujeme za irelevantnú.
4. Vo vzťahu k predmetnej zmene navrhovanej činnosti považujeme uvedenú požiadavku za irelevantnú.
5. Požiadavku považujeme za irelevantnú. Spracované „Oznámenie o zmene“ v časti IV. Vplyvy na životné prostredie podrobne popisuje súlad výstavby a prevádzky. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie DSP predmetnej stavby bola spracovaná časť I – Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou sú prílohy I.1 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín a I.6 Pedologický prieskum. Tieto prílohy budú podkladom pre ďalšie konania v zmysle osobitných predpisov v rámci činnosti investičnej prípravy stavby v súlade s platnou legislatívou SR.
6. Požiadavku typu cit. „Vyhodnotiť umiestnenie zámeru z hľadiska tepelnej mapy atď.“ považujeme za irelevantnú, nakoľko mostný objekt resp. jeho umiestnenie ako aj umiestnenie jestvujúcich stykových križovatiek je dané ich súčasnou priestorovou polohou.
7. Navrhovateľ postupuje v súlade s platnou legislatívou v oblasti ochrany vôd, najmä v súlade so zákonom č.364/2004 Z.z vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).
8. Požiadavka sa akceptuje. V prípade, že sa vypracuje dokumentácia pre primárne posúdenie vplyvov na vodu podľa §16a Vodného zákona, potom bude spracovaná uvedenou odporúčanou metodikou.
9. Požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko územie vymedzené zástavbou je jednoznačne dané. Predložené „Oznámenie o zmene“ sa vo svojom obsahu zaoberá vyhodnotením vplyvov na

- obyvateľstvo. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby bola spracovaná časť I - Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou je príloha I.2 Hluková štúdia.
10. Podmienku považujeme za irelevantnú. V rámci obsahu spracovaného „Oznámenia o zmene“ sú vplyvy na ovzdušie podrobne vyhodnotené. V rámci dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby bola spracovaná časť I – Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou je príloha I.3 Emisná štúdia.
  11. V dôsledku zlého stavebno – technického stavu bude jestvujúci mostný objekt asanovaný. Technické riešenie uvažuje s výstavbou nového mosta v novej polohe. Statický výpočet navrhovaného mostného objektu bol vypracovaný odborne spôsobilou osobou, ktorá má autorizačné osvedčenie vydané Slovenskou komorou stavebných inžinierov v kategórii Inžinier pre statiku stavieb a priamo zodpovedá za návrh. Samotný statický výpočet je súčasťou SO 201-00 ako príloha č.10 projektovej dokumentácie na stavebné povolenie DSP predmetnej stavby.
  12. Požiadavku variantného riešenia považujeme za irelevantnú, nakoľko iné (variantné) riešenie nie je možné vzhľadom na súčasné priestorové pomery a predpokladaný budúci rozvoj územia v lokalite stavby.
  13. Požiadavku považujeme za irelevantnú. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby bola spracovaná časť I – Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou je príloha I.8 Podrobný inžiniersko – geologický a hydrologický prieskum.
  14. Požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko technické riešenie stavby neuvažuje s realizáciou ORL. Uvedené teda nie je predmetom vypracovaného „Oznámenia o zmene“ ani zisťovacieho konania.
  15. Požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko vodná stavba nie je predmetom technického riešenia resp. spracovaného „Oznámenia o zmene“ ani zisťovacieho konania.
  16. Uvedenú požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko neprislúcha resp. nevzťahuje sa na predmet zisťovacieho konania a teda ani na spracované „Oznámenie o zmene“. Riešenie pozemných stavieb (budov) nie je v kompetencii našej organizácie.
  17. Požiadavku považujeme za irelevantnú. Predmetná činnosť je v súlade s plánovanými zámermi rozvoja územia Mesta Lučenec. Jedná sa o jestvujúcu cestnú sieť, pričom v čase tvorby technického riešenia boli zosúladené a koordinované zámery iných subjektov (investorov) v lokalite stavby.
  18. Požiadavku preukázania spôsobu plnenia povinností vyplývajúcich zo zákona o odpadoch považujeme za irelevantnú, nakoľko rešpektujeme povinnosti vyplývajúce zo zákona o odpadoch. Počas realizácie stavebných prác požadujeme od zhotoviteľa stavby predloženie dokladu o spôsobe a likvidácii odpadov.
  19. Požiadavku považujeme za irelevantnú. V predloženom „Oznámení o zmene“ sú vplyvy na pôdu podrobne zdokumentované. V rámci projektovej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby bola spracovaná časť H.1 Dokumentácia pre trvalé a dočasné vyňatie pôdy z PPF, ktorá bude slúžiť ako podklad pre ďalšie konanie v zmysle osobitných predpisov v rámci činnosti investičnej prípravy stavby v súlade s platnou legislatívou SR.
  20. Požiadavky typu...štatistiky človekom významne pretvorených oblastí považujeme za irelevantné. Dôvodom je, že priestorová poloha stavby v riešenom území zostáva nemenná, pričom zachovaná zostáva tiež jej funkcia a účel stavby.

Združenie domových samospráv žiada, aby navrhovateľ obnovil prirodzenú biodiverzitu dotknutého územia, čo najviac obnovil prirodzené funkcie narušeného ekosystému, čo najviac ochránil životné prostredie a kompenzoval tak ekologickú ujmu v dôsledku navrhovaného zámeru nasledovnými opatreniami.

1. Požiadavku považujeme za irelevantnú. Spracované „Oznámenie o zmene“ vo svojom obsahu opisuje vplyvy na ovzdušie. Záver spracovanej Emisnej štúdie uvádza, že predmetná investícia spĺňa emisné limity v zmysle platnej legislatívy, pričom nie je potrebný návrh opatrení.
2. Predmetnú požiadavku považujeme za irelevantnú v nadväznosti na podrobné zdôvodnenie uvedené na str. 4 tohto vyjadrenia týkajúce sa použitia materiálov a výrobkov.
3. Požiadavku považujeme za irelevantnú. Uvedené činnosti nie sú predmetom predkladaného „Oznámenia o zmene“.

4. Požiadavku požadujeme za irelevantnú. Technické riešenie odvodnenia navrhovanej zmeny činnosti prezentované v predkladanom „Oznámení o zmene“ je navrhnuté v súlade s platnými technickými normami a predpismi (STN, STN EN) a platnou legislatívou SR.
5. Požiadavku typu...“realizácie sadových a parkových úprav vo forme lokálneho parčíka atď.“ považujeme vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti za irelevantnú, nakoľko uvedená činnosť nie je v pôsobnosti našej organizácie.
6. Požiadavka nie je predmetom vypracovaného „Oznámenia o zmene“ ani zisťovacieho konania. Uvedená činnosť nie je v kompetencii našej organizácie (správca ciest I. triedy v rámci svojej pôsobnosti na území VÚC Banskobystrického samosprávneho kraja). Požiadavku týmto považujeme za irelevantnú.
7. Požiadavka nie je predmetom vypracovaného „Oznámenia o zmene“ ani zisťovacieho konania. Uvedená činnosť nie je v kompetencii našej organizácie (správca ciest I. triedy v rámci svojej pôsobnosti na území VÚC Banskobystrického samosprávneho kraja). Požiadavku týmto považujeme za irelevantnú.
8. Predmetnú požiadavku považujeme za irelevantnú v nadväznosti na podrobné zdôvodnenie uvedené na str. 4 tohto vyjadrenia týkajúce sa použitia materiálov a výrobkov.
9. Požiadavka sa nevzťahuje na predmet „Oznámenia o zmene“ resp. zisťovacieho zisťovacieho konania. Uvedená činnosť nie je v kompetencii našej organizácie (správca ciest I. triedy v rámci svojej pôsobnosti na území VÚC Banskobystrického samosprávneho kraja). Požiadavku preto považujeme za irelevantnú.
10. Požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko stavba má charakter novostavby a bude trvalo slúžiť potrebám cestného hospodárstva SR.
11. Predmetnú požiadavku považujeme za irelevantnú, nakoľko nesúvisí s predmetom zisťovacieho konania resp. spracovaného „Oznámenia o zmene“.

Združenie domových samospráv žiada aby navrhovateľ prispel k socio – ekonomickému rozvoju dotknutej obce realizáciou nasledovných opatrení:

1. Požiadavku typu...cit. „Navrhovateľ vysadí v dotknutej obci/meste vzrastlé dreviny a to na verejných priestranstvách atď.“ považujeme za irelevantnú. Predmetná vec bude riešená v štádiu povolenia výrubu drevín rastúcich mimo les v zmysle platnej legislatívy.
2. Požiadavku typu...cit. „Aby súčasťou stavby bolo architektonické stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov atď.“ považujeme za irelevantnú. Tieto objekty resp. stavby nespádajú do pôsobnosti našej organizácie.
3. Požiadavku typu...cit. „Vytvoriť podmienky pre kompostovanie rozložiteľného odpadu a vybudovať domácu kompostáreň atď.“ považujeme za irelevantnú, nakoľko nie je v kompetencii našej organizácie.

V obsahu vyjadrenia je uvedené cit...SSC ako metodický orgán prijala celý rad technických podmienok , ktoré podľa nášho názoru neboli dostatočne aplikované na predmetný zámer. V úvode konštatujeme, že SSC nie je metodickým orgánom ale štátnou rozpočtovou organizáciou v ktorej pôsobnosti je správa ciest I. triedy (konkrétne v prípade SSC, IVSC sú to cesty I. triedy na území VÚC Banskobystrického samosprávneho kraja). Vymenované sú technické predpisy rezortu TP 017 až TP 067 (celkovo 6, zrejme vypísané zo zoznamu TP zverejneného na webovom sídle Slovenskej správy ciest), pričom v texte je uvedené cit...tieto podľa nás neboli pri spracovaní projektu dostatočne uplatnené. S predmetným konštatovaním zásadne nesúhlasíme. Projektová dokumentácia je spracovaná v súlade s platnými technickými normami a predpismi (STN, STN EN), právnymi normami a predpismi a platnej legislatívy SR. Základné náležitosti jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie sú dané TP 019 /pôvodné označenie predpisu TP 03/2006/ „Dokumentácia stavieb ciest – technické podmienky“ vydaného našim nadriadeným orgánom MDPaT SR (v tom čase) v decembri 2006, ktoré nadobudli účinnosť od 15.01.2007. Všetky prílohy jednotlivých častí projektovej dokumentácie sú vypracované a potvrdené pečiatkou spôsobilosti - odborne spôsobilou osobou v príslušnom odbore v zmysle platných predpisov.

V rámci realizácie stavebných prác - použitia stavebných materiálov a výrobkov sa tiež vyžaduje plnenie noriem a technických predpisov. V rámci dokumentácie na ponuku (DP) resp. jej časti „Zväzok 3“ sú spracované (TKP) technicko-kvalitatívne podmienky všeobecné a technicko – kvalitatívne podmienky zvláštne ak sa vyžadujú, pričom tieto sa použijú pre realizáciu stavby (musia byť platné v čase realizácie stavby). Obsahom technicko – kvalitatívnych podmienok všeobecných je zoznam TKP, pričom realizácia stavby musí byť v zmysle technicko-kvalitatívnych podmienok (TKP) a materiálových katalógových listov (KL), ktoré sú dostupné na stránke SSC [www.ssc.sk/Technicke-predpisy/Zoznam-TKP-a-KL.ssc](http://www.ssc.sk/Technicke-predpisy/Zoznam-TKP-a-KL.ssc).

Zvláštne technicko – kvalitatívne podmienky sa spracúvajú vtedy ak sú požadované iné práce než sú obsiahnuté v častiach TKP resp. sú požadované iné kvalitatívne práce alebo iné typy materiálov ako sú uvedené v TKP.

Zhotoviteľ stavby je povinný kvalitu vykonaných prác preukázať predložením výsledkov skúšok a príslušných vyhlásení o parametroch zabudovaných stavebných materiálov a zmesí. Použiť sa môžu len také materiály, ktoré spĺňajú požiadavky zákona o stavebných výrobkoch a vyhlášky ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémy posudzovania ich parametrov.

Súčasťou DSRS (dokumentácia skutočného realizovania stavby) sú atesty použitých výrobkov a materiálov resp. vyhlásenia o zhode, elaboráty kvality, skúšobné protokoly, odborné prehliadky, odborné skúšky (revízne správy) a pod..

Ustanovenie §-u 14 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a noviel pojednáva „Cestnú zeleň“. Cit...Cestné správne orgány dbajú na to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií (svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň, pritom je potrebné aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie týchto pozemkov na účely správy diaľnic, ciest alebo miestnych komunikácií alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov. V princípe na vyššie citované znenie §-u 14 cestného zákona konštatujeme, že prijaté technické riešenie stavby plne rešpektuje tieto nároky a podmienky vzhľadom na budúci rozvoj územia dotknutého stavbou.

Požiadavku o uvedenie opatrení smerujúcich k údržbe mostného objektu...cit aby sa v budúcnosti predišlo podobnej degradácii mosta ako je tomu v súčasnosti, vrátane starostlivosti o brehy v blízkosti mosta považujeme za irelevantnú. Jedná o výstavbu nového mosta v novej polohe, ktorý z hľadiska jeho životnosti bude trvalo slúžiť potrebám cestného hospodárstva SR.

Záverom uvádzame, že v rámci úkonov spojených s investičnou prípravou stavby, to jest pri zabezpečovaní dokladov, súhlasov, stavebných povolení a ostatných náležitostí potrebných pre zahájenie realizácie stavebných prác postupujeme v súlade s platnými zákonmi a legislatívou na území SR. V štádiu povoľovacích konaní stavby rôzneho charakteru /napr. stavebné konanie, konanie na zriadenie vodohospodárskeho diela, konanie týkajúce sa výrubu drevín a pod./, dokladujeme prílohy a preukazujeme plnenie záujmov, ktoré sú potrebné pre splnenie podmienok vydania príslušných rozhodnutí individuálne na základe požiadaviek a usmernení príslušných povoľujúcich orgánov (stavebných úradov).

V texte je ďalej uvedené cit...Z dokumentácie je zrejmé, že navrhovateľ si mylí predmet konania, ktorým je podľa navrhovateľa predmetná stavba to je omyl. S uvedeným tvrdením nemôžeme súhlasiť, nakoľko spracované „Oznámenie o zmene“ vo svojom obsahu podrobne rieši vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických (bod IV. str. 38 až 50). Uvedené je v rozpore s vyššie uvedeným, pretože ZDS v texte ďalej uvádza cit...Predmetom zisťovacieho konania je životné prostredie a vplyvy, ktoré sú v dôsledku tohto projektu vyvíjané.

Združenie domových samospráv sa v texte odvoláva na príslušné ustanovenia zákona EIA pričom, podmieňuje aby príslušný orgán štátnej správy v obsahu rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podrobne zdôvodnil a vyhodnotil priame a nepriame vplyvy stavby na životné prostredie a určil environmentálne opatrenia pre nasledujúce povoľovacie procesy a pod.. K týmto požiadavkám resp. podmienkam sa nevyjadrujeme, nakoľko nie sú v kompetencii našej organizácie ale v kompetencii príslušného orgánu štátnej správy.



Na základe uvedených argumentov žiadame zaslané požiadavky a pripomienky Združenia domových samospráv, Bratislava vyhodnotiť ako nedôvodné a nezpracovávať ich do rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní“.

### **Stanovisko OULC, OSZP k pripomienkam a požiadavkám od Združenia domových samospráv**

Jedná o rekonštrukciu mostného objektu a križovatiek ciest Zvolen – Rimavská Sobota – Lučenec ďalej križovatiek ciest Zvolen – Rimavská Sobota – Slatinka a Zvolen – Rimavská Sobota – Filákov, pri ktorých sa nerieši navýšenie priepustnosti ciest. Navrhovateľ zapracoval niektoré požiadavky od Združenia domových samospráv do oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Navrhovateľ v rámci projektovej dokumentácie vypracoval časť I – Dokumentácia prieskumov, ktorej súčasťou sú prílohy a to: I.5 Dopravno – inžinierske údaje, ktoré spĺňajú technické podmienky a metodiku dopravno – kapacitného posúdenia, príloha I.1 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, príloha I.6 Pedologický prieskum, príloha I.2 Hluková štúdia, príloha I.3 Emisná štúdia, príloha I.8 Podrobný inžiniersko – geologický a hydrologický prieskum. Projektovú dokumentáciu navrhovateľ vypracoval v súlade s platnými technickými normami a predpismi (STN, STN EN), právnymi normami a predpismi a platnej legislatívy SR. Ustanovenie §-u 14 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a noviel pojednáva „Cestnú zeleň“. Povaha, rozsah, miesto a vlastnosti navrhovanej činnosti uvedenej v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti sú definované dostatočne zrozumiteľne, jasne a komplexne a zároveň uvedené riešenie zohľadňuje ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia dostatočne. V rámci oznámenia boli dostatočne zdokumentované vstupy aj výstupy aj predpokladané vplyvy na životné prostredie. Konštatujeme, že niektoré pripomienky doručené od Združenia domových samospráv sú neopodstatnené. Dovoľujeme si vyjadriť námietku voči predkladaným podmienkam, ktoré v mnohých bodoch nemajú spojitosť s posudzovaným projektom alebo sú v rámci rozsahu projektu nenaplňiteľné.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Regionálny úrad verejného zdravotníctva Lučenec, Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Lučenci, Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Banskej Bystrici, Železnice Slovenskej republiky, Krajské riaditeľstvo PZ v Banskej Bystrici, Železnice SR, Generálne riaditeľstvo, Železnice SR, Oblastné riaditeľstvo zákonom stanovenej lehote ani ku dnešnému dňu k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nedoručili písomné stanovisko a teda v zmysle § 29 ods. 9 zákona 24/2006 Z. z. sa stanovisko považuje za súhlasné. K predloženému oznámeniu o zmene doručil písomné stanoviská zainteresovaný subjekt tak ako bolo uvedené.

Listom č. OL-LC-OSZP- 2021/009053-013 zo dňa 22.10.2021 príslušný orgán podľa § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. oznámil, že pred vydaním rozhodnutia o výsledku zisťovacieho konania sa účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť vyjadriť k podkladom a k spôsobu ich zistenia a môžu prípadne navrhnúť ich doplnenie v lehote do 27.10.2021. Oznámenie bolo účastníkom konania odoslané elektronickou poštou.

Lehotu na vyjadrenie konajúci orgán považuje za primeranú a dostatočnú. Príslušný orgán listom OL-LC-OSZP- 2021/009053-013 zo dňa 22.10.2021 oboznámil účastníkov konania o tom, že v rámci zisťovacieho konania navrhovanej činnosti zhromaždil rozhodujúce podklady na vydanie rozhodnutia a účastníci konania majú právo sa s podkladmi na vydanie rozhodnutia oboznámiť a následne sa k nim, ako aj k spôsobu ich zistenia, vyjadriť prípadne navrhnúť ich doplnenie v lehote 27.10.2021. V uvedenej lehote podalo Združenie domových samospráv „Žiadosť o informácie o životnom prostredí a vykonanie konzultácií“ zo dňa 25.10.2021.

Združenie domových samospráv a ich Žiadosť o informácie o životnom prostredí a vykonanie konzultácií obsahuje:

„V zmysle čl. 4 Aarhuského dohovoru (<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/43/20060204>) žiadame o všetky informácie o životnom prostredí vo forme zaobstaraných podkladov

preukazujúcich vplyvy na životné prostredie v rozsahu potrebnom pre efektívne vykonanie konzultácií k predmetnému projektu a to jednou z nasledovných foriem:

1. elektronicky emailom na adresu [eia@samospravaydomov.org](mailto:eia@samospravaydomov.org)
2. elektronicku do elektronickej schránky ZDS na ÚPVS
3. zverejnením na webovom portále [enviroportal.sk](http://enviroportal.sk) v podstránke venovanej predmetnému projektu

Žiadame o zrozumiteľné vysvetlenie priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie, objasnenie a porovnanie jednotlivých variantov a určenie environmentálnych opatrení pre nasledujúce povoloňacie procesy. Zaujímá nás najmä z hľadiska ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasť zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a z hľadiska realizácie Programu odpadového hospodárstva SR.

Žiadame o konkretizáciu a špecifikáciu environmentálnych opatrení v nasledovne:

- 1) prvky zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity podľa §2 písm. zh až zj zákona OPK č.543/2002 Z.z.
- 2) opatrenia ochrany vôd podľa §5 až §11 Vodného zákona
- 3) opatrenia realizácie Programu odpadového hospodárstva
- 4) opatrenia realizácie obehového hospodárstva
- 5) Uviesť konkrétne opatrenia, ktorými navrhuje prispieť k snahe Európskej komisie v rámci balíčka energetických reforiem popularizovaných pod názvom „Fit for 55“ (<https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/fit-for-55/>), čím sa naznačuje ambícia EÚ stať sa uhlíkovo neutrálnym kontinentom. Bližšie vysvetlenie nájdete v odbornom článku (<https://euobserver.com/climate/152419>).
- 6) Uviesť opatrenia, ktorými navrhovateľ prispeje k budovaniu inovatívneho ekologického hospodárstva v rámci projektu Európskej zelenej dohody ([https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_sk](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk))
- 7) Vyhodnotiť opatrenia na obnovu prirodzenej biodiverzity primerane navrhovanej činnosti a územia, v ktorom sa nachádza.

Žiadame zámer vyhodnotiť formou všeobecne zrozumiteľného zhodnotenia opisom z hľadiska šiestich hlavných faktorov posudzovania environmentálnych vplyvov: • klíma, • biodiverzita, • voda, • vzduch, • energia a • hodnota; v každom z týchto faktorov žiadame zvoliť merateľný ukazovateľ, ktorý bude následne monitorovaný aj z hľadiska projektovej analýzy.

Žiadame zrozumiteľné ale merateľné vyhodnotenie zámeru aj z nasledujúcich hľadísk:

A. Preukázanie tzv. klimatickej odolnosti infraštruktúry, t.j. že predmetný zámer ani v budúcnosti nebude v rozpore so záväzkami Európskej únie dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050 a cieľ zníženia emisií o 55% do roku 2035. Uvedené platí aj na prevádzkové vplyvy zámeru.

B. Akým spôsobom sa uvažuje s občianskou participáciou pri realizácii tohto zámeru?

C. Podľa viacerých názorov [tu],[tu] , Slovensku hrozí tzv. pasca stredných príjmov:“ Na druhej strane Slovensko čelí najbližšie desiatky rokov neuveriteľne obrovskej ekonomickej výzve. Ide o výzvu, ako nepadnúť do pasce strednopříjmových krajín. Zdrojom slovenského rastu za posledných dvadsať rokov bol práve obchod a vývoz. Slovensko neprodukuje veľmi inovatívnu pridanú hodnotu. Ako budeme ekonomicky rásť – a už sa to deje –, konkurenčné výhody začnú klesať. Ak nebudú nízke mzdové náklady, už nebudeme dostatočne konkurencieschopní. Ide o najväčšiu zmenu, ktorá nastane v slovenskej ekonomike v najbližšom desaťročí a ktorá bude mať dôsledky na politickú mapu krajiny, no žiaden politik o nej nehovorí. Ide o to, ako zmeniť ekonomický model Slovenska a prejsť od nízkonákladovej priemyselnej výroby a zahraničného vývozu na udržateľnejšiu formu rastu, ktorá generuje vyššiu pridanú hodnotu a inovácie. Ide o to, ako urobiť zo Slovenska krajinu, ktorá ľuďom poskytne nielen akúkoľvek novú prácu, ale kvalitnú prácu a príležitosti, pre ktoré slovenský talent nebude musieť utekať do zahraničia. Je mi ľúto, že o tejto kľúčovej otázke slovenskej budúcnosti sa v slovenskej politike veľmi nediskutuje. ZDS v rámci Európskej zelenej dohody ([https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europeangreen-deal\\_sk](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europeangreen-deal_sk)) je potrebné nastaviť transformáciu hospodárstva na ekologickom princípe; žiadame navrhovateľa vysvetliť, jeho príspevok k budovaniu ekologického a inovatívneho hospodárstva.

D. ZDS tvrdí (podobne ako Európska komisia) že ekonomika nemusí byť v rozpore s ekológiou ale majú sa vzájomne dopĺňať; ako sme opakovane uviedli, toto je dokonca ústavným princípom, ktorý sa doteraz nedarí plne naplniť. Predseda ZDS je autorom interpretácie rozvinutia produkčnej funkcie  $Y(X)=f(C)+f(L)+f(A)$ ; t.j. produkcia sa rovná kombinácii funkcií výrobných faktorov kapitálu, práce a pôdy. Nazdávame sa, že tak ako kapitál je nositeľom trhovej ekonomiky, práca je nositeľom sociálneho rozmeru, tak pôda je nositeľkou environmentálneho rozmeru. ZDS tak presadzuje myšlienku zelenej transformácie hospodárstva tak, aby bola konkurencieschopnou modernou ekonomikou s tým, že túto transformáciu vidíme prostriedkami ekologického zlepšovania nielen samotného prostredia, ale aj ekologizácie samotnej výroby. Iným slovom, konkurenčnú výhodu môže získať ten, ktorý vhodne investuje do životného prostredia, čo sa mu súčasne vráti na produktivite a teda v konečnom dôsledku na hospodárskom výsledku. Neopomenuteľnou skutočnosťou je aj to, že takto sa súčasne generuje aj sociálny a trhový rast. Slovensko tak môže získať náskok práve v rozhodujúcej kategórii nadchádzajúceho obdobia a to je dôraz na životné prostredie. Inšpiráciou nám môže byť historický rudný banský priemysel v Kremnicku, Štiavnicku, na Spiši a Gemeri, ktorý sa nespoliehal na fosilnú energiu ale na udržateľné formy energie (zväčša tajchy a iné formy vodnej energie).

Žiadame navrhovateľa, aby navrhol opatrenia, ktorými prispeje k zelenej transformácii hospodárstva aj celej spoločnosti založenej na inováciách a Európskej zelenej dohode

([https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_sk](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk)); žiadame úrad, aby takéto opatrenia určil ako záväzné podmienky rozhodnutia.

E. Európska komisia pripravuje balíček energetických reforiem popularizovaných pod názvom „Fit for 55“ (<https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/fit-for-55/>), čím sa naznačuje ambícia EÚ stať sa uhlíkovo neutrálnym kontinentom. Žiadame navrhovateľa, aby uviedol opatrenia, ktorými navrhuje prispieť k tejto snahe v rámci svojho zámeru. Bližšie vysvetlenie nájdete v odbornom článku (<https://euobserver.com/climate/152419>).

Po obdržaní predmetných informácií o životnom prostredí máme záujem vykonať k predmetnému projektu konzultácie, t.j. odbornú diskusiu tak, aby naše stanoviská a vyjadrenia boli v primeranej forme a rozsahu zapracované do rozhodnutia EIA k predmetnému projektu. Pri konzultáciách je potrebné aby spĺňali charakteristiku konzultácie podľa platnej Smernice EIA č. 2011/92/EÚ a taktiež aby boli dodržaných ich charakter podľa bodu 23, 24, 29, 34 a 34 preambuly k novele Smernice EIA č.2014/52/EÚ; t.j. aby nám bolo umožnené efektívne sa podieľať na výsledku projektu, t.j. ovplyvnenie realizácie v čase kedy sú otvorené všetky možnosti a varianty ďalšieho postupu v predmetnom projekte a to otvorenú a priamo odbornou diskusiou so všetkými zainteresovanými. Konzultáciu je možné vykonať v rámci konania úradným spôsobom ale aj neúradným spôsobom; v prípade záujmu konzultovať zámer so ZDS, rezervujte si termín tu: <https://services.bookio.com/zdruzenie-domovych-samosprav/widget?lang=sk>.

• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. • S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme. • Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme nezasielať. • Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.  
**Informácia:** Dávame do pozornosti blog predsedu ZDS <https://dennikn.sk/autor/marcelslavik/?ref=in>, v ktorom sa vyjadruje k aktuálnym spoločenským otázkam a činnosti ZDS.“

## **STANOVISKO NAVRHOVATEĽA**

Odpoveď navrhovateľa **Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 821 08 Bratislava IČO: 00 003 328** k pripomienkam Združenia domových samospráv Bratislava zo dňa 28.10.2021.

„I/16 Lučenec – Opatová - most nad železničnou traťou ev. č. 16-227, Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti.

Reakcia (odpovede) na žiadosť ZDS BA o informácie o životnom prostredí a vykonanie konzultácií (zo dňa 25.10.2021).

„Zrozumiteľné vysvetlenie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a na obyvateľstvo je obsahom jednotlivých častí Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, ktoré bolo vypracované v súlade s obsahovou štruktúrou prílohy 8a, zákona 24/2006 Z.z o posudzovaní vplyvov.

1) Zelená infraštruktúra – konkrétne navrhovaná zmena sa realizuje v urbanizovanom prostredí mesta Lučenec a rieši konkrétny dopravný problém v meste na ceste I/16, nezasahuje do prvkov územného systému ekologickej stability, návrh technického riešenia zahŕňa aj vegetačné úpravy stavby v rámci priestorových možností.

2) Opatrenia ochrany vôd sú v konkrétnom prípade riešené v súlade s platnou legislatívou v oblasti ochrany vôd a v súlade s technickými normami.

3) POH – navrhovateľ ako aj zhotoviteľ stavby sú povinní riadiť sa ustanoveniami zákona o odpadoch a platným Programom odpadového hospodárstva na všetkých hierarchických úrovniach.

4) Obehové hospodárstvo – dôsledným dodržiavaním ustanovení zákona o odpadoch by mali byť plnené aj požiadavky na obehové hospodárstvo – racionálne využívanie prírodných zdrojov, recyklácia materiálov, v konkrétnom prípade oznámenie o zmene sa problematike venuje v príslušných častiach správy.

5) Konkrétne opatrenia, ktorými navrhovateľ prispeje k iniciatíve EÚ „Fit for 55“ – vo vzťahu k predmetu zisťovacieho konania resp. vypracovanému oznámeniu o zmene je požiadavka irelevantná.

6) Uviesť opatrenia, ktorými navrhovateľ prispeje k budovaniu inovatívneho ekologického hospodárstva v rámci projektu Európskej zelenej dohody - vo vzťahu k predmetu zisťovacieho konania resp. vypracovanému oznámeniu o zmene je požiadavka irelevantná.

7) Vyhodnotiť opatrenia na obnovu prirodzenej biodiverzity primerané navrhovanej činnosti a územiu, v ktorom sa nachádza – vplyvy sú primerane popísané v príslušných častiach oznámenia o zmene.

A) Uvedené nie predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

B) Téma občianskej participácie tohto zámeru nie je otázkou na navrhovateľa.

C) Ekologické inovácie znamenajú zavedenie akéhokoľvek nového alebo značne vylepšeného produktu (výrobku či služby), procesu, organizačnej zmeny alebo marketingového riešenia, ktorý znižuje využívanie prírodných zdrojov (vrátane materiálov, energie, vody a pôdy) a uvoľňovanie toxických látok počas celého životného cyklu.“

Obehové hospodárstvo je hospodárstvo, ktoré sa učí od prírody, ako nevytvárať žiaden odpad. Obehové hospodárstvo je pojem širší ako recyklácia. Nadácia Ellen McArthurovej ho definuje ako „priemyselný systém, ktorý cez účel a dizajn, obnovuje alebo zlepšuje. Nahrádza ukončenie životnosti výrobku/služby obnovou, posúva sa smerom k používaniu obnoviteľnej energie, znižuje používanie toxických chemických látok, ktoré znemožňujú opätovné používanie výrobku/služby, pomáha znižovať množstvá odpadu vďaka lepšiemu dizajnu materiálov, výrobkov/služieb, systémov a tým aj podnikateľských modelov“. Centrum informácií o ekologických inováciách (EIO) definuje šesť funkčných pilierov obehového hospodárstva, vrátane recyklácie, opätovnej výroby, opätovného použitia, opravy, zdieľania a dizajnu (obr. 3) Recyklácia môže vytvoriť nové prúdy druhotných surovín a s tým súvisiace nové hospodárske príležitosti. Oprava a údržba môžu hrať kľúčovú úlohu v podnikateľských modeloch založených na poskytovaní služieb. Opätovná výroba sa nazýva aj „skrytý veľikán“<sup>2</sup>, a to vďaka ekonomickému potenciálu a potenciálu vytvárania pracovných miest. Opätovné používanie môže zahŕňať používanie výrobkov z druhej ruky ako aj používanie len niektorých častí z už nefunkčných výrobkov (náhradné diely, vlákna z látky, atď.) v nových výrobkoch/službách. Známymi príkladmi podnikateľských modelov zdieľania sú napr. zdieľanie áut (car-sharing), spoločná preprava (car-pooling), zdieľanie dovolenkových domov a pracovní. Dizajn je v obehovom hospodárstve zásadný, pretože vopred určuje, či sa výrobok dá opraviť, či je trvácny, recyklovateľný, opätovne použiteľný alebo vhodný na zdieľanie, prípadne či sa dá opätovne použiť vo výrobe po ukončení jeho životnosti.

Požiadavku považujeme, za predpokladu dodržiavania platnej legislatívy v oblasti odpadového hospodárstva vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti za irelevantnú.

D) Zámer prispieva k zelenej transformácii. V oblasti dopravy riešenou zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a chodcov, dôjde k zníženiu emisií skleníkových plynov do atmosféry.

E) ZDS BA sa opakuje (str. 1, bod 5).“

### **Stanovisko OULC, OSZP k pripomienkam a požiadavkám od Združenia domových samospráv**

Povaha, rozsah, miesto a vlastnosti navrhovanej činnosti uvedenej v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti sú definované dostatočne zrozumiteľne, jasne a komplexne. Zároveň uvedené riešenie zohľadňuje ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia dostatočne. Návrh technického riešenia zahŕňa aj vegetačné úpravy stavby v rámci priestorových možností. V rámci overenia boli dostatočne zdokumentované vstupy aj výstupy aj predpokladané vplyvy na životné prostredie. Dovoľujeme si vyjadriť námietku voči predkladaným podmienkam, ktoré v mnohých bodoch nemajú spojitosť s posudzovaným projektom alebo sú v rámci rozsahu projektu nenaplniteľné. Potreba podrobnejšieho rozpracovania jednotlivých častí oznámenia nevyplynula ani zo stanovísk jednotlivých dotknutých orgánov. Cieľom oznámenia je odstrániť bodovú závalu – most na I/16 ponad železnicu a súčasne prestavať nevyhovujúci dopravný uzol ciest I/16, I/75, I/71, miestnej komunikácie a účelovej cesty. Podmienky, ktoré vyplývajú z dodržania všeobecne platných záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia je navrhovateľ viazaný dodržať pri výstavbe aj prevádzke navrhovanej činnosti a z tohto dôvodu ich OULC nezahrnul do podmienok tohto rozhodnutia.

OULC, OSZP listom OU-LC-OSZP-2021/009053-016 zo dňa 02.11.2021 a OU-LC-OSZP-2021/009053-019 zo dňa 08.11.2021 zaslal ZDS podklady k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „**Cesta I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev. č. 16 – 227**“. Tunajší úrad zaslal podklady pre Združeniu domových samospráv i elektronicky emailom na adresu [eia@samosoravydomov.org](mailto:eia@samosoravydomov.org) dňa 02.11.2021, dňa 03.11.2021 a 08.11.2021 ako aj elektronickou formou do elektronickej schránky ZDS na ÚPVS dňa 02.11.2021 a dňa 08.11.2021.

K požiadavke vykonaniu konzultácie, t. j. odbornú diskusiu uvádzame nasledovne:

Zákon č. 24/2006 Z.z. umožňuje, aby boli počas celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie vykonané konzultácie v súlade s ust. § 63 zákona č. 24/2006 Z. z.. Zákon č. 24/2006 Z. z. avšak nešpecifikuje spôsob a formu realizácie konzultácií. Konzultácie môžu byť realizované písomnou formou alebo ústnou formou. Príslušný orgán umožnil v konaní vykonať písomné konzultácie, a to najmä prostredníctvom ust. § 24 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. a § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. t. j. možnosť zaslať písomné odôvodnené stanovisko ako aj vyjadrenie k predmetnému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti, čo bolo umožnené účastníkom konania. Zastávame názor, že sme svojím postupom v konaní nijakým spôsobom neporušili ust. § 63 zákona č. 24/2006 Z. z. a účastníkom konania bolo umožnené realizovať konzultácie vo vzťahu k prejednávanej veci. V zmysle ust. § 21 zákona č. 71/1967 Zb. správny orgán nariadi ústne pojednávanie, ak to vyžaduje povaha veci, najmä ak sa tým prispeje k jej objasneniu, alebo ak to ustanovuje osobitný zákon. Príslušný orgán v tejto súvislosti uvádza, že správne konanie sa riadi predovšetkým zásadou písomnosti konania, pričom ústne pojednávanie je výnimkou tejto zásady. Správny orgán uskutoční ústne pojednávanie obligatórne, len ak to ustanovuje osobitný zákon, v ostatných prípadoch len z dôvodu nevyhnutnosti objasnenia určitej veci, ktorá prispeje k náležitému zisteniu skutkového stavu a následne rozhodnutiu vo veci. Správny orgán dospel k záveru, že písomnosti zabezpečené správnym orgánom v rámci správneho konania sú postačujúce na rozhodnutie vo veci, a preto nie je správny orgán povinný nariadiť ústne pojednávanie.

V tejto súvislosti zároveň Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie zastáva názor, že v uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z.. Zároveň konštatujeme, že oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona č. 24/2006 Z. z. zverejnené a verejnosti dostupné na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR a zároveň dostupné prostredníctvom zverejnenia dotknutou obcou – Lučenec.

Príslušný orgán má k dispozícii všetky relevantné podklady vrátane vyjadrení a stanovísk od účastníkov konania a dotknutých orgánov, na základe ktorých tunajší úrad dospel k záveru, že navrhovaná činnosť **sa nebude posudzovať** zákona č. 24/2006 Z. z..

Chceme zároveň upozorniť, že pokiaľ by prvostupňový správny orgán nariadil pojednávanie v konaní, v ktorom bol spoľahlivo zistený a preukázaný skutkový stav veci, došlo by tým k porušeniu zásady rýchlosti a hospodárnosti konania.

Výstupom zisťovacieho konania je rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ktoré príslušný orgán na základe výsledkov zisťovacieho konania aj vydáva a prihliada pri tom na kritéria stanovené zákonom o posudzovaní (§ 29 ods. 3. a príloha č. 10) a všetky stanoviská doručené k zámeru navrhovanej činnosti.

Účelom zákona č. 24/2006 Z. z. je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutí o povolení konkrétnej navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a nevytvára sa v ňom vecný ani časový priestor pre posúdenie projektového riešenia činnosti v stupni navrhovaných povolení, čo je v kompetencii povoľujúcich orgánov konajúcich podľa osobitných predpisov, prípadne dotknutých orgánov, ktorých záväzné stanoviská alebo súhlasy sú podkladmi pre rozhodnutia.

Komplexné výsledky zisťovacieho konania, nepoukázali na predpokladané prekročenie medzných hodnôt alebo limitov ustanovených osobitnými predpismi v oblasti životného prostredia v dôsledku realizácie alebo prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Príslušný orgán uvádza tie požiadavky vo vzťahu navrhovanej činnosti, ktoré bude potrebné zohľadniť v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov zapracoval relevantné a opodstatnené požiadavky, ktoré majú oporu v platnej legislatíve a bude ich potrebné zohľadniť pri povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, doplnujúcich informácií s použitím kritérií pre zisťovacie konanie uvedených v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. a s prihliadnutím na doručené stanoviská podľa 29 ods. 9 zákona č. 24/2006 Z. z. príslušný orgán rozhodol vo veci tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Príloha č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. Kritériá pre zisťovacie konanie § 29 zákona:

#### **ÚČEL NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

Predmetom a cieľom stavby je odstrániť bodovú závalu – most na I/16 ponad železnicu a súčasne prestavať nevyhovujúci dopravný uzol ciest I/16, I/75, I/71, miestnej komunikácie a účelovej cesty.

#### **OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA**

Cesta I/16 je cesta I. triedy vedúca v trase Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice, ktorá vznikla rozdelením (dnes už zaniknutej) cesty I/50 na tri samostatné cesty. Z hľadiska vnútroštátneho významu je cesta I/16 významnou súčasťou základnej komunikačnej kostry na území SR. Predmetný úsek cesty I/16 sa nachádza v Banskobystrickom kraji, v novohradskom regióne. Na okraji mesta Lučenec sa na ceste I/16 nad traťou ŽSR č.162 Lučenec – Utekáč nachádza most ID M2300 ev.č. 16-227, ktorý je vo veľmi zlom technickom stave. Ďalej v okolí mosta sú na ceste I/16 tri za sebou nasledujúce križovatky (I/16 s I/75, miestnou komunikáciou a I/71) a jeden vjazd na účelovú cestu, vo vzájomných vzdialenostiach, ktoré nezodpovedajú požiadavkam STN.

Účelom a cieľom stavby je odstrániť bodovú závalu – most na I/16 ponad železnicu a súčasne prestavať nevyhovujúci dopravný uzol ciest I/16, I/75, I/71, miestnej komunikácie a účelovej cesty.

#### **III.2.1. Opis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie**

Most nad železničnou traťou ev.č.16-227 bol postavený v roku 1965. Súvisiace úseky ciest I/16, I/71 a I/75 prechádzajú cez katastrálne územie mesta Lučenec a vzájomne sa križujú v intraviláne mesta. Cesty v súčasnej polohe ako aj mostný objekt boli vybudované v období, keď sa v rámci prípravy stavby neposudzoval ich vplyv na životné prostredie.

Súčasťou Územného plánu mesta Lučenec sú stavby:

- rekonštrukcia a vybudovanie cesty I/75 v úseku Halič, Haličská cesta – Lučenec, Vidiná (x I/50) a jej výhľadové využitie ako súběžnej komunikácie rýchlostnej cesty R7 pre dopravu vylúčenú z R7,
- rekonštrukcia a vybudovanie cesty I/71 v úseku Lučenec – Fiľakovo.

Tieto investície boli riadne posúdené podľa zákona o posudzovaní vplyvov v rámci stavieb:

- Cesta I/75 Lučenec – obchvat – stavba bola riadne posúdená podľa zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov v roku 2004 a

- Cesta I/71 Lučenec – hranica SR/MR – stavba bola riadne posúdená podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v roku 2013.

### **III.2.2. Opis technického riešenia navrhovanej zmeny**

#### **Súčasný stav**

Nulový variant predstavuje mostný objekt ev.č. 16 -227 ponad železničnú trať č.162 Lučenec – Utekáč so súvisiacimi úsekmi ciest I/16, I/71 a I/75 v súčasnej podobe.

#### **Mostný objekt**

Mostný objekt ID M2300, s ev. č. 16-227 „Most nad železničnou traťou, Lučenec - Opatová" sa nachádza na ceste I/16 v extraviláne katastrálneho územia Opatová v okrese Lučenec.

Mostný objekt je trojpoľový. Z hľadiska statickej schémy sa jedná o tri prosté polia tvorené železobetónovými nosníkmi typu „HÁJEK“. Most je kolmý. Šírka medzi zvýšenými obrubami je 9,0 m. Povrch vozovky je asfaltový. Výška spodnej hrany nosnej konštrukcie nad koľajou je 5,50 m. Most je v priamej, so strechovitým sklonom vozovky s monolitickými železobetónovými rímsami šírky 1550 mm. V priečnom reze je nosná konštrukcia tvorená celkovo 23 nosníkmi. Dĺžka nosníkov je 7,0 m. Rozpätie mosta je 3 x 7,0 m, celková dĺžka premostenia je 19,90 m. V priečnom smere sú nosníky spojené dobetónávkami. Nosníky sú uložené na vrstve lepenky. Nad spojmi jednotlivých polí sa pravdepodobne nachádzajú podpovrchové dilatácie. Most je bez odvodňovačov. Spodná stavba mosta je tvorená dvojicou betónových opôr a dvojicou pilierov. Opory sú zložené zo základov, betónových driekov, železobetónových úložných prahov, záverných múrikov a nadväzujúcich krídel. Pilieri sú tvorené úložným prahom lichobežníkového prierezu, do ktorého je votknutých 5 stojok štvorcového prierezu 0,7 x 0,7 m, výšky 5,65 m. Stojky sú votknuté do plošne založenej základovej pätky. Mostný zvršok mosta je tvorený rímsami a vozovkou. Rímsy mosta sú monolitické železobetónové, šírka ríms je 1,55 m, hrúbka 0,42 m. Do oboch ríms sú zabetónované oceľové zábradlia s pripevnenou zvodidlou zvodnicou. Vozovka na moste je asfaltová, podklad vozovky je tvorený spádovým betónom. Do ľavej rímsy mosta je ukotvená oceľová chránička, v ktorej je uložený kábel ST. Most bol postavený v roku 1965. Na základe zisteného skutkového stavu hlavnou a mimoriadnou prehliadkou bol zistený zhoršujúci sa stavebnotechnický stav mostného objektu. Závady resp. poruchy mosta sú podrobne špecifikované v protokoloch z týchto prehliadok. Stavebnotechnický stav predmetného mostného objektu je v súčasnosti STS VI - veľmi zlý (vzhľadom na výsledky diagnostiky a výsledné zaťažiteľnosti blízky STS VII - havarijný). Na základe uvedeného Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií v Banskej Bystrici vydal rozhodnutie o nariadení uskutočniť nevyhnutné úpravy na moste (pod č. OU-BB-OCDPK- 2020/003434-005 zo dňa 23.01.2020). V zmysle podmienok tohto rozhodnutia sa z hľadiska zaistenia bezpečnosti cestnej premávky stanovil režim pravidelných kontrolných prehliadok mosta, ktoré sú uskutočňované v pravidelných intervaloch cca 4x mesačne.

#### **Cesta I/16 a I/75**

Cesta I/16 je v záujmovom území vedená v 2-pruhovom obojsmernom usporiadaní kategórie C 9,5 a cesta I/75 je vedená prietahom Lučenca v 2-pruhovom obojsmernom usporiadaní miestnej zbernej komunikácie kategórie MZ 12,5/60 funkčnej triedy B1. Vzhľadom na stiesnené pomery vymedzené zástavbou po oboch stranách komunikácie, stávajúce parametre smerového vedenia, obmedzené rozhľadové pomery v križovatke ciest, pripojenie miestnych komunikácií a vjazdov k zástavbe a križovanie automobilovej dopravy s pešou dopravou (pri jest. moste M2300 ev.č. 16-227 smerom na Slatinku) je jazdná rýchlosť na ceste I/16 a aj I/75 obmedzená na 70 km/hod. Cez križovatku ciest I/16 a I/75 je v súčasnosti vedená aj pešia doprava. Táto prechádza v smere od Lučenca po jest. chodníkoch, cestných krajniciach a neorganizovane (bez priechodu pre chodcov) cez uvedenú križovatku do oblasti popred jest. most ID 2300 ev.č. 16-227, kde pokračujú chodníkom v súbehu so železničnou traťou. Trať ŽSR chodci prechádzajú neriadeným železničným priecestím a pokračujú po MK do obce Slatinka. V oblasti križovatky sa na základe identifikácie povrchových znakov nachádzajú viaceré vedenia technického vybavenia územia – vzdušné i podzemné rozvody VN, NN, VO a telekomunikačných sietí, ako aj cestnej kanalizácie viacerých správco. V súčasnosti sa na predmetnom úseku cesty I/16 nachádzajú 3 križovatky – v rámci Dopravno – inžinierskych údajov (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2021, časť I.5.) označených ako K1, K2 a K3:

**K1 - Križovatka ciest I/16 a I/75**

**K2 – Križovatka ciest I/16 a MK**

**K3 – Križovatka ciest I/16 a I/71**

Pre zistenie skutočnej intenzity dopravy v študovanom úseku cesty I/16 bol vykonaný dopravný prieskum (6.10.2020), počas ktorého sa zistilo, že:

- cez križovatku K1 a K2 prechádzajú chodci. Nakoľko tam nie je zriadený priechod pre chodcov, chodci sa nebezpečne preplietajú pomedzi autá,
- na ceste I/16 je znížená rýchlosť na 70 km/h,
- v križovatke K1 ľavý odbočovací pruh na hlavnej ceste je nedostatočne dlhý, nakoľko vozidlá v niektorých štvrt' hodinách čakali na odbočenie aj mimo neho a tým blokovali hlavný smer,
- v križovatke K1 ľavý odbočovací pruh na vedľajšej ceste je nedostatočne dlhý, nakoľko vozidlá v niektorých štvrt' hodinách čakali na odbočenie aj mimo neho a tým blokovali pravý smer,
- v križovatke K2 vozidlá, ktoré odbočovali na MK, keďže nemajú odbočovací pruh, čakali na hlavnej komunikácii. Počas toho sa niekoľkokrát vytvorila kolóna, ktorá zasahovala do križovatky K1,
- v križovatke K2 vozidlá, ktoré odbočovali na MK, keďže nemali odbočovací pruh, čakali na hlavnej komunikácii. Protismerné vozidlá im v niektorých prípadoch zastali a vytvorili im miesto na prejdenie križovatkou,
- **v križovatke K3 sa pravidelne stávalo (cca 2-3 vozidlá za štvrt' hodinu), že v trojuholníkovej križovatke v smere zo Šiatorskej Bukovinky nešli priamo ku križovatke K3-1, ale išli k časti K3-2 a tam odbočovali doľava.**

Cez **križovatku K1** počas celého prieskumu prešlo **13 826 vozidiel**, z toho až **26 %** tvorili nákladné vozidlá. Rannou špičkovou hodinou bola 6:45 – 7:45, počas tejto hodiny križovatkou K1 prešlo spolu 1407 vozidiel, z toho až 24 % nákladných. Najviac vozidiel išlo v smere Rimavská Sobota – Lučenec. Poobedná špičková hodina je v čase 15:15 - 16:15, počas tejto hodiny križovatkou prešlo spolu 1408 vozidiel, z toho 20 % nákladných. Najvyužívanejším smerom bol smer Lučenec – Rimavská Sobota. Cez **križovatku K2** počas celého prieskumu prešlo 11 325 vozidiel, z toho až 28 % tvorili nákladné vozidlá. Rannou špičkovou hodinou bola 6:45 – 7:45, počas tejto hodiny križovatkou K2 prešlo spolu 1151 vozidiel, z toho až 26 % nákladných. Najviac vozidiel išlo v smere Rimavská Sobota – Detva. Poobedná špičková hodina je v čase 15:15 - 16:15, počas tejto hodiny križovatkou prešlo spolu 1135 vozidiel, z toho 23 % nákladných. Najvyužívanejším smerom bol smer Detva – Rimavská Sobota. Cez **križovatku K3** počas celého prieskumu prešlo 11 523 vozidiel, z toho až 29 % tvorili nákladné vozidlá.

Rannou špičkovou hodinou bola 6:45 – 7:45, počas tejto hodiny križovatkou K3 prešlo spolu 1154 vozidiel, z toho až 27 % nákladných. Najviac vozidiel išlo v smere Rimavská Sobota – Detva. Poobedná špičková hodina je v čase 15:15 - 16:15, počas tejto hodiny križovatkou prešlo spolu 1157 vozidiel, z toho 24 % nákladných. Najvyužívanejším smerom bol smer Detva – Rimavská Sobota.

## **POŽIADAVKY NA VSTUPY**

### **Záber plôch**

Realizácia navrhovanej zmeny si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch. Pozemky využívané na dočasný záber počas výstavby mosta a preložky cesty budú po ukončení stavebných prác vrátené do pôvodného stavu.

Plochy záberov sú nasledovné:

- Trvalý záber - 0,5546 ha
- Dočasný záber – 0,3900 ha
- Ročný záber – 0,2530 ha

Dotknuté druhy pozemkov v trvalom a dočasnom zábere sú orné pôdy, pri ročnom zábere sú okrem ornej pôdy evidované aj záhrady.

### **Spotreba vody**

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v potrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti. Zásobovanie úžitkovou vodou pre potreby výstavby sa predpokladá cisternami. Pitnú vodu pre pracovníkov zabezpečí zhotoviteľ dovozom. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie. V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky komunikácie, na havarijné a požiarné účely.

### **Energetické zdroje**



Elektrická energia bude na stavenisko zabezpečovaná elektrocentrálami. Počas realizácie stavby sa budú využívať mobilné telefónne siete – zariadenie staveniska bude mať aj pevnú telefónnu sieť. Počas prevádzky bude elektrická energia potrebná na zabezpečenie vonkajšieho osvetlenia celého riešeného dopravného uzla vrátane chodníka a priechodu pre peších. Predpokladaná ročná spotreba elektrickej energie je  $A = 10,62$  MWh.

### **Ostatné surovinové zdroje**

Počas výstavby

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, cement, betón, oceľ, oceľové laná a iné materiály. Zdroj materiálu vhodného do násypov sa v projekte nepredpisuje, je možné uvažovať s aktívnymi lomami v Mýtnej, alebo v Stožku. Všetok vhodný výkopový materiál bude zabudovaný v rámci stavby do násypov, menej vhodný, ktorému vhodnou úpravou sa zlepšia charakteristiky, sa taktiež použije na stavbe do násypov. Nevhodný materiál sa odvezie na riadenú skládku. V prípade, že nebude v čase realizácie možná dohoda s majiteľmi lomu, zhotoviteľ stavby si zabezpečí náhradný zdroj násypového materiálu a aj plochy na deponovanie nevhodného materiálu do násypov.

### **Dopravná a iná infraštruktúra**

Prístupové komunikácie na stavenisko

V čase výstavby sa bude pre prístupy na stavenisko využívať existujúca cestná sieť. Na tom sa budú podieľať prevažne cesty I/16, I/71 a I/75 a v menšej miere sa budú využívať miestne a účelové komunikácie. Prioritou však bude prístup a zásobovanie staveniska priamo v trase stavby, po cestách I. triedy. Tesne pred ukončením výstavby sa na komunikáciách, využívaných staveniskovou dopravou po komisionálnom zhodnotení opraví a obnoví asfaltbetónové kryty. Obnova krytu je súčasťou hlavného objektu 101-00. Pozemky a existujúce budovy vhodné na zariadenie staveniska

Pre potreby zariadenia staveniska sa dočasne uvažuje s plochami pri plánovanom motoreste Koliba, konkrétne na nasledovných parcelách : Katastrálne územie Opatová : 649/67, 649/66, 649/85.

Na všetky tieto parcely bude spracovaný geometrický plán na dočasný záber pozemkov. Na konci výstavby bude potrebná aj spätná rekultivácia týchto dočasne zabratých plôch. Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého záberu alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu ŽP.

### **Nároky na pracovné sily**

Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

### **Iné nároky**

Výrub drevín

Na základe výsledkov vypracovanej dokumentácie I.1 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 05/2020) si stavba vyžiada výrub 52 ks stromov a 938 m<sup>2</sup> krovitého porastu. Dotknuté dreviny rastú ako sprievodná zeleň železničnej trate, cestná zeleň a iná krajnotvorná zeleň.

Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

Vzhľadom na umiestnenie stavby v zastavanom území mesta Lučenec, nie je predpoklad výskytu chránených biotopov v trase navrhovanej rekonštrukcie mosta a preložky cesty I/16.

### **Asanácie**

Vybudovanie nového mostného objektu spolu s preložkou cesty I/16 si vyžiada demoláciu pôvodného mostného objektu 16-227, ktorý je v súčasnosti v zlom technickom stave.

## **ÚDAJE O VÝSTUPOCH**

### **Zdroje znečistenia ovzdušia**

Emisie z dopravy

Počas výstavby

Počas výstavby budú mechanizmy, ktoré budú realizovať stavebnú činnosť a prepravu materiálu, zdrojom znečistenia ovzdušia. Pôjde najmä o zvýšené množstvá exhalátov a prachu v ovzduší. Intenzita a plošný rozsah bude závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác. Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti (v rozsahu manipulačných plôch

ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie..). Podrobnosti sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláske MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vzniknúť prашné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prашných emisií.

Počas prevádzky

Z výpočtov v rámci Exhalačnej štúdie (DOPRAVOPROJEKT a.s., 05/2021) vyplýva, že obyvatelia v príľahlých lokalitách nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy na riešenej cestnej sieti. V čase spracovania štúdie neboli zistené žiadne zámery, ktoré by ovplyvnili predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príľahlému životnému prostrediu prekračované a sú v tomto území pod platnými hygienickými limitmi.

### **Odpadové vody**

Počas výstavby

Stavenisko bude odvodnené gravitačne do okolitého terénu a recipientov. Zachová sa terajší, prevažne vsakovaco – odparovací systém cestných priekop.

Počas prevádzky

Odvodnenie vozovky je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda sa odvedie ku okraju vozovky a následne na svahy zemného telesa komunikácie. Zrážková voda zo svahov telesa bude odvádzaná priekopami do okolitého terénu systémom odparovacích a vsakovacích priekop. Navrhované priekopy sú spevnené betónovou žľabovkou. Odvodnenie pláne vozovky je riešené jej priečnym sklonom s vyvedením na svahy zemného telesa.

### **Iné odpady**

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný materiál z búracích prác. Zhotoviteľ je povinný zmluvne zabezpečiť spôsob zneškodňovania odpadov vznikajúcich počas stavebných prác. Počas výstavby, ako aj prevádzky, bude potrebné dbať na minimalizáciu množstva netriedeného komunálneho odpadu. Vzniknutý odpad je potrebné vytriediť a deponovať na príslušnej riadenej skládke, resp. v zberných surovinách. Nakladanie s odpadmi počas výstavby, ako aj počas prevádzky, bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo – zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

### **Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu**

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej zmeny bude predovšetkým ťažká doprava, stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláska MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov.

Počas prevádzky

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí navrhovanej stavby bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 05/2021). Hluková štúdia preukázala prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na ulici A.S. Jegorova v prípade realizácie navrhovanej zmeny až do 6,2 dB. Toto prekročenie hluku by však nastalo aj v situácii bez realizácie riešeného zámeru, nakoľko v území nedôjde k presmerovaniu dopravy a intenzita dopravy na riešenej cestnej sieti bude postupne narastať. Vzhľadom na priestorové možnosti a rozľadové pomery v blízkosti cesty I/16 nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru.

## **VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

### **Vplyvy na obyvateľstvo**

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutej lokalite, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby mostu a preložky cesty I/16 na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prашnosťou) zo stavebnej činnosti a dopravy. V blízkosti

samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií. Citlivé sú najmä osoby s obmedzenou možnosťou pohybu, starší ľudia a deti. Vzhľadom na polohu stavby na hranici intravilánu a extravilánu mesta je vplyv zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti. Významným vplyvom z pohľadu narušenia pohody a kvality života je zásah do vlastníckych vzťahov (záber pozemkov), ktoré budú riešené v zmysle platnej legislatívy.

Počas prevádzky

Vplyv prevádzky mosta a preložky cesty I/16 na dotknuté obyvateľstvo sa vo všeobecnosti prejaví týmito nepriaznivými vplyvmi:

- znečistením ovzdušia z dopravy,
- hlukovou záťažou.

V etape prevádzky môžeme konštatovať zvýšenie plynulosti dopravy vďaka odstráneniu bodových závad na ceste a moste a z toho vyplývajúce zníženie hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie aj pri predpokladaných rovnakých intenzitách dopravy, ako je tomu v súčasnosti. Výraznejší pokles intenzity dopravy možno očakávať až po výstavbe preložky cesty I/75, a dostavbe rýchlostnej cesty R7 a R2 v celom plánovanom úseku. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, bezpečnosti peších účastníkov cestnej premávky výstavbou chodníka pre peších v dĺžke 299,4 m a podchodu popod preložku cesty I/16 ako aj zriadenie nového priechodu pre chodcov cez cestu I/75.

#### **Hodnotenie zdravotných rizík**

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia.

#### Hlukové pomery

Pri intenzitách dopravy po riešených komunikáciách, ktoré, podľa prognózy vývoja, už v roku 2023 budú dosahovať na ceste I/16 v lokalite mostného objektu 13 186 vozidiel za 24 hodín, sú limitné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí v okolí komunikácií prekračované už v súčasnosti. Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí dotknutých komunikácií bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s. 05/2021). Hluková záťaž bola vypočítaná na základe dopravnoinžinierskych charakteristík pre nulový stav a pre stav s realizáciou v roku 2033. Dopravná prognóza na rok 2033 počíta s už vybudovanou trasou R2 Mýtna – Lučenec – Ožďany, avšak nepočíta s vybudovanou preložkou cesty I/75, ani príslušným úsekom rýchlostnej cesty R7, a preto sa najväčšie objemy dopravy budú naďalej realizovať na dotknutej cestnej sieti.

Podľa vyhlášky 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, patrí územie okolo dotknutej cestnej siete do kategórie III (Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá) so stanovenými limitnými úrovňami hluku 60 dB (deň), 60 dB (večer), 50 dB (noc). Výsledkom matematického modelovania hluku sú hlukové mapy, z ktorých je zrejмый priebeh izofón hluku v okolí dotknutej siete komunikácií v troch referenčných časových intervaloch (deň, večer, noc)

a v dvoch modelovaných situáciách – bez preložky cesty I/16 a rekonštrukcie mosta a príslušných ciest a s navrhovanou úpravou.

Na základe týchto výstupov možno konštatovať, že z hľadiska prevádzky riešenej infraštruktúry vo výhľadovom roku 2033 dôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na ulici A.S. Jegorova. Toto prekročenie hluku by nastalo aj pri stave bez realizácie riešeného zámeru. Ide o hodnoty do 6,2 dB. Vzhľadom na priestorové možnosti a rozhládové pomery v blízkosti cesty I/16 nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru. V zmysle bodu 1.6. vyhlášky 549/2007 platí: Ak je preukázané, že jestvujúci hluk z pozemnej dopravy prekračujúci prípustné hodnoty podľa tabuľky č. 1 (vyhlášky 549/2007 Z.z.) pre kategórie územia II a III (t.j. v našom prípade kat. III - 60/60/50 dB) zapríčinený postupným narastaním dopravy nie je možné obmedziť dostupnými technickými opatreniami alebo organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, posudzovaná hodnota pre kategóriu územia III môže prekročiť prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku z pozemnej dopravy uvedené v tabuľke č. 1 najviac o 10 dB.

Na základe vyššie uvedených skutočností môžeme konštatovať, že v okolí navrhovanej úpravy ciest I/75, I/71, MK, preložky cesty I/16, a rekonštrukcie mosta 16-227 budú prekračované najvyššie prípustné

hodnoty hluku z dôvodu narastajúcej intenzity dopravy, avšak riešená stavba bude spĺňať v súčasnosti platné legislatívne podmienky pre jej realizáciu aj bez protihlukových opatrení.

#### Emisné pomery

V Exhalačnej štúdii (DOPRAVOPROJEKT a.s. 05/2021) bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. V štúdii bol hodnotený príspevok predpokladaných priemerných ročných koncentrácií znečisťujúcich látok z dopravy po preložke cesty I/16 a v bezprostredne dotknutom území. Výpočet je vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľadový rok 2033 (čo je z hľadiska vplyvu vyššej dopravy na strane bezpečnosti výpočtu a ochrany zdravia). Bol hodnotený ročný vplyv týchto znečisťujúcich látok:

- oxidy dusíka (NOX),
- oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>)
- tuhé častice a polietavý prach (PM),

Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia v roku 2033. Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program CadnaA s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín pomocou disperzného modelu Austal2000 od German Environmental Protection Agency pracujúceho na základe Lagrangeovho modelu rozptylu. Škodliviny sú spočítané ako priemerné hodnoty pre ročný interval.

Tento spôsob výpočtu a hodnotenia sledovaných škodlivín plne vyhovuje potrebám posudzovania vplyvu riešeného dopravného ťahu v zmysle platnej legislatívy. Z imisných máp vyplýva, že obyvatelia v okolitej zástavbe mesta Lučenec nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. Kritické úrovne znečistenia ovzdušia na ochranu vegetácie tiež nebudú prekročené. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a sú v tomto území pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Zo spracovaných imisných máp je možné vysloviť závery, že emisie NO<sub>2</sub> v blízkosti zastavaného územia dosahujú hodnoty do 1 µg.m<sup>-3</sup>/rok, čo predstavuje cca 2,5 % povoleného limitu. Podobne je tomu aj pri tuhých znečisťujúcich látkach, kde sú dosahované nízke hodnoty koncentrácií do 1,4 µg.m<sup>-3</sup>/rok a predstavujú 3,5 % limitu PM<sub>10</sub> a 7 % limitu PM<sub>2,5</sub>. Vo vzťahu k vegetácii sú relevantné údaje vypočítané v úsekoch prechodu trasy navrhovanej cesty v tesnej blízkosti súvislých porastov. Na základe odčítania vypočítaných hodnôt imisíí NOX z imisnej mapy je zrejme, že napr. pri súvislom poraste popri Gemerskej ceste dosahuje koncentrácia NOX hodnoty do 5,6 µg.m<sup>-3</sup>, čo predstavuje cca 18,6 % povoleného limitu. Vegetácia v okolí navrhovanej stavby teda nebude počas prevádzky ovplyvňovaná nadlimitnými hodnotami koncentrácie oxidov dusíka. V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že predmetná investícia bude spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení.

#### Bezpečnosť

Výstavba nového mostného objektu a úprava nadväzujúcich úsekov súvisiacich ciest I/16, I/75, I/71, MK Dolná Slatinka a MK na cintorín v Opatovej vytvorí podmienky pre zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy v tomto frekventovanom úseku. Výstavbou nového mostu, úpravou komunikácií, vybudovaním okružnej križovatky sa zlepšia technické parametre týchto objektov a zníži sa pravdepodobnosť vzniku dopravných nehôd, výstavbou nového mostného objektu sa odstráni riziko vzniku havárie z dôvodu veľmi zlého technického stavu objektu. Všetky stavebné objekty sú navrhnuté v súlade s platnými technickými normami.

Výstavbou mimoúrovňového chodníka pre peších, ktorý bude vedený popod frekventovanú cestu I/16 a ponad železničnú trať po novom moste bude zaistený bezpečný prechod pešiakov (ale aj cyklistov). Súčasťou rekonštrukcie je aj novo navrhovaný priechod pre chodcov na ceste I/75. Pre zvýšenie bezpečnosti užívateľov bude preložka cesty I/16 vrátane okružnej križovatky, chodníka pre peších a aj priechodu pre chodcov osvetlená.

Zmena navrhovanej činnosti z hľadiska hluku a exhalátov z dopravy nemení významne súčasný stav, nakoľko na dotknutej cestnej sieti sa budú realizovať rovnaké predpokladané intenzity dopravy ako bez navrhovanej zmeny. Napriek tomu, navrhovaná zmena predstavuje prínos z dôvodu vyššej plynulosti dopravy odstránením závad na komunikáciách a vybudovaním nového mostného objektu a chodníka a priechodu pre peších sa zvýši úroveň bezpečnosti cestnej premávky a obyvateľov.

#### **Vplyvy na horninové prostredie a reliéf**

Vlastnosti geologického prostredia majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. Výrazné zásahy do horninového prostredia prebiehajú najmä počas výstavby a doznievajú v období jeho prevádzky. Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia zakladaním mostného objektu ako priamy vplyv,
- potreba materiálu do násypov preložky cesty ako nepriamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu (predovšetkým budovanie násypov a mostov) možno charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv na horninové prostredie a reliéf. Prítomnosť dobre priepustných hornín nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia počas výstavby a taktiež počas prevádzky pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, vrátane prioritných škodlivých látok vo vzťahu k vodám, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Počas výstavby

Stavebné práce budú realizované na základe výsledkov Podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu (I/16 Lučenec – Opatová – most nad železničnou traťou ev.č. 16-227, Záverečná správa, DPP Žilina, 04/20209), ktorý v záveroch konštatoval, že:

- povrchovú vrstvu tvoria v nesúvislej vrstve antropogénne zeminy (navážka) hrúbky 0,2 m (N2) 1,2 m, tvorené ílom štrkovitým (F2/CGY), (F6/CIY) siltom so strednou plasticitou (F5/MIY), premenlivej konzistencie, vo vrte J-I/16, N-1 antropogénne sedimenty neboli zistené.
- pod vrstvou navážky sa nachádzajú polygenetické zeminy charakteru ílu so strednou plasticitou (F6/CI), ílu s vysokou plasticitou (F8/CH), ojedinele ílu s nízkou plasticitou (F6/CL), ílu piesčitého (F4/CS), íl je pevnej, tvrdej konzistencie s mangánovými konkréciami, lokálne s prímiesou organických látok obsahu do 2% (V-1, J-I/75). Báza polygenetických sedimentov bola zistená v hĺbke 2,6 m (V-2) až 4,5 m p.t. (J-I/75), hrúbka zemín je 2,3 m (V-2) - 3,5 m (J-I/75, príloha č. 041),
- pod vrstvou polygenetických zemín boli vo vrte V-1, V-2, J-I/16, N-1, MKDS-1, J-I/75 overené fluviálne - terasové sedimenty charakteru štrku ílovitého (G5/GC), ílu piesčitého (F4/CS), ílu štrkovitého (F2/CG), vo vrte J-I/75 ílu so strednou plasticitou (F6/CI) s obsahom štrkovitých zrn. Boli overené v hĺbke 2,6 m (V-2, N-1) - 4,0 m p.t. (J-I/75), báza fluviálnych - terasových sedimentov bola zistená v hĺbke 3,3 m (J-I/16) až 4,5 m p.t. (V-1). Vo vrte N-2 fluviálne sedimenty neboli overené.
- báza kvartérnych sedimentov bola zistená v hĺbke 2,6 m - 4,5 m p.t.,
- kvartérne sedimenty v súvislej vrstve prekrývajú paleogénno - neogénne siltovce, ktorých vrchná vrstva je úplne zvetraná, charakteru zeminy (F7/MH, F8/CH) až extrémne nízkej pevnosti (R6), smerom do hĺbky sú siltovce silno zvetrané, tenko laminovanej vrstevnatosti, extrémne nízkej pevnosti (R6) s polohami hrubo laminovaných siltovcov extrémne nízkej až veľmi nízkej pevnosti (R6 - R5), od hĺbky 14,0 m
- 15,0 m sú siltovce zdravé, veľmi nízkej pevnosti (R5) s preplástkami tenko laminovaných siltovcov veľmi nízkej až extrémne nízkej pevnosti (R5 - R6), lokálne polohy tektonicky porušených siltovcov charakteru ílu (F8/CH),
- hladina podzemnej vody bola narazená v hĺbke 11,5 - 13,0 m p.t., ustálila sa v hĺbke 6,3 m 7,0 m p.t. a má vztlakové účinky,
- kvapalné prostredie v okolí vrtov V-1, V-2 má veľmi vysokú (IV. stupeň) agresivitu na železo, na ochranu železných materiálov je potrebné použiť zosinenú izoláciu, a stredne agresívne chemické prostredie na betón - stupeň agresivity XA2,
- laboratórne zistená vodivosť (E) podzemnej vody vo vrte V-1, V-2 dosahuje hodnotu 2410 – 3210  $\mu\text{S}\cdot\text{cm}^{-1}$ ,
- mostný objekt sa navrhuje zakladať na plávajúcich veľkopiemerových pilótach ukončených v slabo zvetraných až zdravých siltovcoch veľmi nízkej až extrémne nízkej pevnosti (R5 - R6),
- v úseku mostného objektu bude nutné vykonať pre potvrdenie únosnosti viaceré kontrolných zaťažovacích skúšok na pilótach, výkopy stavebných jám v mieste pilierov zabezpečiť voči prítoku povrchovej vody,
- pri preložke cesty I/16 (km 0,215 – po koniec preložky) je potrebné zabezpečiť stabilitu a únosnosť podložia násypu, únosnosť preveriť zaťažovacou skúškou, násypové svahy chrániť proti erózii, odvieť povrchové vody z územia (rigolmi, priepustmi). Pri zárezových svahoch (km 0,000 –

0,215) zabezpečiť stabilitu a únosnosť konštrukčnej pláne zárezu, zárezové svahy realizovať v sklone 1:1,75, povrchové odvodnenie pomocou rigolov, protierózne a protimrazové opatrenia.

Počas prevádzky môže byť horninové prostredie ohrozené znečistením len lokálne, v prípade havárií najmä vozidiel prevážajúcich látky nebezpečné životnému prostrediu. Z dôvodu lepších technických parametrov zmeny navrhovanej činnosti je pravdepodobnosť takejto havárie nízka a jej likvidácia bude bezodkladne riešená miestnymi oddielmi HaZZ.

#### **Bilancia zemných prác**

Stavba vykazuje nedostatok výkopového materiálu pre použitie do násypu telesa cesty. Vhodná zemina z výkopov sa použije do násypu. Nedostatok vhodnej zeminy je riešený dovozom zo zemníkov v regióne. Vzhľadom na časovú postupnosť budovania sa predpokladá, že budú aj prebytky výkopovej zeminy, ktoré sa odvezú na najbližšiu riadenú skládku. Pri stavbe sa bude uplatňovať princíp materiálového zhodnotenia. Vplyv vlastností horninového prostredia na navrhovanú zmenu je riešený technickým návrhom jednotlivých stavebných objektov. Vplyvy zmeny na horninové prostredie počas prevádzky sú hodnotené ako porovnateľné so súčasným stavom.

#### **Vplyvy na klimatické pomery**

Automobilová doprava má veľký podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich ŽP a vytvárajúcich skleníkový efekt. Individuálna automobilová doprava a nákladná doprava, predstavujú až 87 % celkového objemu emisií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie. 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 CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O). Navrhovaná zmena má z hľadiska príspevku emisií škodlivých látok do ovzdušia nepatrne miernejší vplyv oproti súčasnému stavu a to najmä zabezpečením plynulosti dopravy v lokalite a z toho vyplývajúceho predpokladaného zníženia emisií.

#### **Vplyvy na ovzdušie**

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy v lokalite výstavby zemného telesa preložky cesty I/16 a súvisiacich objektov, v lokalitách dočasných depónií materiálu a v okolí trás prevozu materiálov, najmä počas zemných prác. Prevádzka bude pôsobiť negatívne na ovzdušie v dôsledku spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO<sub>x</sub>, VOC, SO<sub>2</sub>, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O). Na základe výsledkov Exhalačnej štúdie možno konštatovať, že prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obyvdlam a k príľahlému životnému prostrediu prekračované a sú v tomto území pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. Z dôvodu vyššej plynulosti dopravy za predpokladu realizácie navrhovanej zmeny, je možné očakávať zníženie emisií škodlivín do ovzdušia oproti súčasnému stavu.

Za predpokladu realizácie navrhovanej zmeny možno uvažovať mierne zníženie tvorby emisií škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie z dôvodu plynulejšej dopravy oproti súčasnému stavu. Koncentrácie látok znečisťujúcich ovzdušie z predpokladanej intenzity dopravy nebudú prekračovať povolené limity a nebudú mať vplyv na zdravie obyvateľstva.

#### **Vplyvy na vodné pomery**

##### **Povrchové vody**

Počas výstavby ani prevádzky sa nepredpokladá ohrozenie kvality povrchových tokov a vodných plôch nakoľko v lokalite výstavby zmeny navrhovanej činnosti sa povrchové vody nevyskytujú. Najbližšie vodné toky – Krivánsky potok a potok Točnica sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 500 m. Počas výstavby mostného objektu je však potrebné počítať s prítokom povrchových zrážkových vôd počas intenzívnych zrážok, ktoré bude potrebné zo stavebných jám odstraňovať. Odvodnenie stavebných jám bude zabezpečené odvedením vôd do jestvujúcej priekopy pri ceste na Rimavskú Sobotu. Vzhľadom na rýchlu výstavbu a úroveň založenia na úrovni HPV sa veľké objemy odvádzanej vody neočakávajú. Ochrana kvality vôd počas výstavby sa navrhuje zdvojením odvodňovacej skruže pre odkalenie vody, ktoré by

mohlo vzniknúť pri zaplavení základových jám v prípade veľkých úhrnov zrážok, tak, aby bola vypúšťaná len voda bez kalu.

Vplyv navrhovanej zmeny na povrchové vody sú porovnateľné so súčasným stavom.

### **Podzemné vody**

Počas výstavby

Počas prieskumných prác v etape podrobného IGHG prieskumu bola HPV zistená vo vrte V-1 aj V-2. Vo vrte V-1 bola hladina podzemnej vody narazená v hĺbke 13,00 m p.t., ustálila sa v hĺbke 7,00 m p.t. Vo vrte V-2 bola narazená hladina v hĺbke 11,50 m p.t., ustálila sa v hĺbke 6,3 m p.t. Podzemná voda má vztlakové účinky. Preložka cesty I/16, ako aj úseky ciest I/75, I/71 a MK k Opatovskému cintorínu sú vedené na násypoch a ovplyvnenie podzemných vôd sa pri ich výstavbe nepredpokladá. Na základe poznatkov podrobného IGHG prieskumu sa nepredpokladá ani ovplyvnenie režimu a kvality podzemných vôd pri plošnom zakladaní mostného objektu, pri ktorom by nemala byť dosiahnutá hladina podzemnej vody. V prípade prieniku podzemných vôd vzniká riziko ich znečistenia rôznymi kontaminantmi ako sú pohonné hmoty, mazadlá, technické kvapaliny a oleje. Pre prípady znečistenia vôd počas výstavby je nevyhnutné vypracovať havarijný plán podľa Vyhlášky MŽP SR č.200/2018 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Vplyv prevádzky mostného objektu, preložky cesty I/16 a ostatných objektov na podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia týchto objektov. V súčasnosti sa v praxi aplikuje nový prístup k narábaniu s dažďovými vodami, ktorý vychádza z odporúčaní Európskej únie – prednostne nechávať dažďové vody infiltrovať do podlažia na tom istom území, na ktorom spadli. Odvádzaním vôd s ohľadom na princípy prírody blízkeho nakladania s dažďovými vodami sa rozumie zadržanie dažďových vôd na území ich výskytu – najmä formou ich vsakovania a retencie, ktoré už v súčasnosti má oporu aj v Technických podmienkach TP 112 (02.2019).

Nakladanie s dažďovými vodami odvádzanými z pozemkov pozemných komunikácií a parkovísk. Preložka cesty I/16, cesta I/75 a I/71 patria podľa intenzity dopravy (300 – 15000 voz/24 hodín) k stredne frekventovaným, MK k Opatovskému cintorínu je mierne frekventovaná komunikácia (<300 vozidiel/24 hod). Zrážková voda z povrchového odtoku z takýchto ciest je stredne znečistená z hľadiska hrubých nečistôt a splavenín, jemných častíc, ťažkých kovov, uhlíkovodíkov aj chloridov. Zvolený spôsob odvodnenia vsakovaním cez zatrávenú humusovú vrstvu na svahoch komunikácií a v odvodňovacích priekopách je vhodným spôsobom prečistenia zrážkových vôd zo spevnených povrchov, pričom sa nečistoty postupne prirodzene odbúravajú.

Výstavba a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na režim a kvalitu podzemných vôd. Vplyv zmeny je porovnateľný so súčasným vplyvom.

### **Vplyvy na pôdu**

Priamym negatívnym vplyvom v *etape výstavby* budú trvalé zábery pôd. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému odstráneniu povrchového humusového horizontu, čím sa naruší celkový pedogenetický proces. Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy preložky cesty a pre výstavbu mostného objektu, pre stavebné dvory a skládky ornice. Odobratá humusová vrstva pôdy z plôch dočasného a trvalého záberu sa uloží na zemník, po ukončení výstavby sa použije na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch. Podľa zákona o ochrane pôdy poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a odôvodnenom rozsahu. Ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy („investor“) je povinný okrem iného, predložiť spracovanú dokumentáciu bilancie skrývky HH PP, vykonať skrývku HH PP a zabezpečiť jej hospodárne a účelné využitie. HH PP je vlastníctvom vlastníka poľnohospodárskej pôdy. Ak sú vlastníkom a investor dve rozdielne osoby, investor môže nakladať so skrývkou len so súhlasom vlastníka. Pre navrhovanú zmenu činnosti bol vypracovaný I.6 Pedologický prieskum (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 05/2021). Na základe vyhodnotenia potenciálu pôdnej úrodnosti, morfológie pôdneho profilu a hodnotenia kvality jednotlivých genetických horizontov pôdneho profilu a spracovaného pedologického prieskumu pre stupeň DSP bola stanovená hrúbka skrývky humusového horizontu na poľnohospodárskej pôde (druh pozemku orné pôdy a záhrady) – 0 cm, 20 a 30 cm na vybraných lokalitách určených na rekonštrukciu cesty I/16 na okraji mesta Lučenec, na mostnom objekte na I/16 ponad železnicu a dopravný uzol ciest I/16, I/75, I/71, miestnej komunikácie a účelovej cesty v k.ú. Opatová . Vzhľadom na hĺbku humusového horizontu (0 – 30 cm) a kvalitu pôdy (skupina kvality 5, 6 podľa Prílohy č. 1 a 2 k NR SR č.58/2013 Z.z.) je potrebné vykonať

odhumusovanie orníčnej vrstvy v hrúbke 0 cm, 20 a 30 cm. Na svahoch v bezprostrednej blízkosti cestného telesa ako aj na pozemkoch zarastených samonáletmi drevín sa nenavrhuje skrývka humusového horizontu z dôvodu, že sa jedná o navážku pôdy/materiálu znečistenú automobilovou dopravou (PHM, oleje atď.) vrátane znečistenia komunálnym odpadom a materiálom zo zimnej údržby ciest. Skrývka humusového horizontu z trvalého záberu predstavuje 1384 m<sup>3</sup>, z dočasného záberu 954 m<sup>3</sup> a z ročného záberu 627 m<sup>3</sup>. Skrývku humusového horizontu je potrebné skladovať osobitne od ostatných vrstiev pôdneho profilu a vytlačeného materiálu. Diferenciáciu skladovania skrývky humusových horizontov musí obsahovať aj projekt spätnej rekultivácie dočasne odňatých pôd. Na osobitnej skládke by sa mali deponovať ilimerické pôdy – hnedozeme s kódom BPEJ 0450002 a 0450202 a na ďalšej inej skládke hydromorfne pôdy s kódom BPEJ 0457002, 0557002 a 0457202.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí komunikácie. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. Negatívnym javom je taktiež zasofovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových splodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd. K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, prípadne iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy. Následky znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy. Vznik takejto náhodnej situácie je z dôvodu lepšieho technického riešenia, odstránenia bodových závad a vyššej plynulosti dopravy málo pravdepodobný.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na pôdu je porovnateľný so súčasným stavom.

#### **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

Vzhľadom na umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti v zastavanom území mesta Lučenec, na okraji intravilánu, v lokalite intenzívne využívanej dopravou, nepredpokladá sa priame ovplyvnenie vzácnych a chránených biotopov a vzácnych druhov rastlín a živočíchov. Ovplyvnené môžu byť bežné druhy prevažne synantropných živočíchov. Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy sa prejavujú počas výstavby, ako aj prevádzky navrhovanej zmeny. Priame zásahy sa prejavujú v likvidácii drevín a biotopov, pri stavebných prácach bude dochádzať aj k znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou. Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky bude negatívne vplývať na živočíchov, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy.

Priamym vplyvom bude výrub stromovej a krovitej zelene v lokalite výstavby mostného objektu a nadväzujúcich úsekov ciest I/16, I/71 a I/75 a tým strata potravných a pobytových možností živočíchov.

#### **Požiadavky na výrub drevín**

Zmena navrhovanej činnosti na základe výsledkov inventarizácie drevín (Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, DOPRAVOPROJEKT, a.s. 05/2021) si celkovo vyžiada výrub drevín na 4 lokalitách výskytu. Jedná sa prevažne o sprievodnú cestnú zeleň upravovaných komunikácií, sprievodnú zeleň železničnej trate a krajnotvornú zeleň. Celkovo si stavba vyžiada výrub 52 ks stromov a krovitej vegetácie na ploche 938 m<sup>2</sup>. Spoločenská hodnota drevín, na ktoré je potrebný súhlas s výrubom (35 ks, 938m<sup>2</sup>), predstavuje sumu 29 858,0 €.

#### **Zásah do biotopov európskeho a národného významu**

Na území plochy záberu plánovanej navrhovanej zmeny neboli identifikované žiadne spoločenstvá, ktoré by svojim vegetačným zložením a veľkosťou plochy mohli byť zaradené medzi biotopy európskeho alebo národného významu.

Vplyvy výstavby na faunu a flóru sú akceptovateľné a sú vyvážené verejným záujmom, pre ktorý sa zmena činnosti navrhuje.

#### **Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz**

Navrhovanou zmenou dochádza k minimálnym novým záberom poľnohospodárskych pozemkov a teda ku minimálnej zmene prvkov krajinej štruktúry z poľnohospodársky obrábaných plôch na dopravné plochy – komunikáciu. Celkovo sa krajinný ráz nezmení, stavba je situovaná v tom istom priestore ako pôvodná komunikácia a mostný objekt. Po skončení výstavby sa opustené úseky starej komunikácie zrekultivujú.



Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na krajinnú scenériu resp. štruktúru krajiny možno hodnotiť ako porovnateľný so súčasným stavom.

#### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

V zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny v riešenom území platí 1. stupeň územnej ochrany. V blízkosti lokality navrhovanej zmeny sa nenachádzajú žiadne veľkoplošné, maloplošné chránené územia ani chránené stromy.

Vplyvy na územia národnej siete CHÚ a európskej siete Natura 2000

Najbližšie lokalizované územie európskej siete chránených území Natura 2000 je Chránené vtáčie územie Poiplie, ktorého hranica prechádza aj po južnej hranici katastrálneho územia Lučenec cca 3,5 km od lokality zmeny. Vzhľadom na polohu mostného objektu a príľahlých úsekov preložky cesty I/16 a cesty I/75 a I/71 v zastavanom území sa nepredpokladá ovplyvnenie predmetov ochrany v CHVÚ Poiplie, ani vzdialenejších území - ÚEV Horný tok Ipľa a chránených areálov Hrabovo a pod Šťavicou a to tak v etape výstavby ako aj počas budúcej prevádzky.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na chránené územia je porovnateľný so súčasným stavom.

#### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Vzhľadom na polohu prvkov RÚSES v okolí mesta Lučenec nie je predpoklad ovplyvnenia územia a stavu biocentier a biokoridorov navrhovanou zmenou činnosti. Nepriamo môžu byť nepatrne ovplyvnené krajinné štruktúry, ktoré majú charakter lokálnych biocentier v blízkosti prepravných trás – pri ceste I/16, ktorá bude počas etapy výstavby navrhovanej zmeny využívaná na transport materiálu. Jedná sa o lesné komplexy Veľká hora – Malá hora a Slatinská hora.

Tieto prvky môžu byť krátkodobo, počas etapy výstavby, ovplyvnené zvýšeným hlukom a emisiami z dopravy. Prevádzka navrhovanej zmeny nemá vplyv na uvedené lokálne prvky ÚSES.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na prvky ÚSES je porovnateľný so súčasným stavom.

#### **Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme**

Vplyvy na poľnohospodárstvo

Pri preložke miestnej komunikácie ulica Dolná Slatinka dochádza k zásahu do pozemkov, ktoré sú vedené v katastri nehnuteľností vo vlastníctve poľnohospodárskej spoločnosti OSIVO a.s. V lokalite zásahu do pozemkov sa nachádzajú parkovacie plochy a príjazdová komunikácia. Okružnou križovatkou sa zasahuje tiež do pozemkov vo vlastníctve spoločnosti Družstvo Agrosopol, plochy sú v blízkosti cestnej komunikácie zatravnené, poľnohospodársky nevyužívané.

Vplyvy na priemysel

Navrhovaná zmena nezasahuje do žiadnych priemyselných areálov ani objektov výroby.

Vplyv na rekreáciu a cestovný ruch

V blízkosti navrhovanej zmeny sa nachádza športovo – rekreačný areál MIRAJ Resort. Pri súčasnej MK Dolná Slatinka sa plánuje výstavba novej investície „Koliba“. Navrhovaná zmena nezasahuje do jestvujúceho areálu MIRAJ, avšak preložka MK ul. Dolná Slatinka zasahuje pri napojení na pôvodnú trasu do severnej časti plochy plánovanej pre novú investíciu.

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby dôjde k obmedzeniu dopravy tak na ceste I/16, príľahlých upravovaných úsekoch ciest I/75 a I/71 a MK Dolná Slatinka ako aj na železničnej trati Lučenec – Utekáč. Dopravný uzol v Lučenci – Opatovej je situovaný na okraji intravilánu mesta, v koridore jestvujúcej cesty I/16. Nový most nad železnicou, prekládky inžinierskych sietí a časť cestných objektov je možné vybudovať bez obmedzenia verejnej premávky. Väčšiu časť úsekov ciest vzhľadom na ich situovanie v mieste jestvujúcich pozemných komunikácií však bude nutné budovať za plnej premávky. Dotyk s verejnou premávkou, chodcami ale aj množstvom inžinierskych sietí vyžaduje dôslednú koordináciu stavebných prác s použitím prvkov dočasných uzáver a umernením pomocou prenosného dopravného značenia. Predpokladá sa budovania „po poloviciah“ a nutným zachovaním obslužnej verejnej dopravy. V miestach lokálnych prekopávok cesty (napr. preložky inž. sietí, priepusty a pod.) budú tieto prekopávky prekryté oceľovými prejazdovými platňami na nevyhnutne potrebný čas. Pod mostným objektom prechádza jednokolejná neelektrifikovaná trať ŽSR Lučenec - Utekáč. Trať je vedená v hlbokom záreze. Most sa nachádza cca v žkm 2,039 - 2,053. Stavba nebude mať negatívny vplyv na dráhu a jej zariadenia. Práce na zosilnení mostných pilierov budú prebiehať v súlade s prevádzkou na trati a platným grafikonom vlakovej dopravy. Práce budú realizované v 6 hodinových vlakových prestávkach v nočných hodinách. Počas demolácie mosta bude dočasne na železničnej trati obmedzená rýchlosť vlakov.

Postup stavebných prác v zmysle POV:

Orientačný postup stavebných prác podľa skupín objektov stavby zohľadňuje návaznosť prác na všetkých stavebných objektoch. Postup prác musí spĺňať podmienku, aby počas ich vykonávania boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu.

1.ETAPA – budujú sa všetky nové časti stavby mimo jestvujúcich ciest v záujmovom území. Zásah do vozovky je len v časti cesty I/71, ktorá sa rozšíri. Vedenie premávky je po jestvujúcej cestnej sieti s minimom obmedzení.

2.ETAPA – buduje sa nová časť miestnej komunikácie (ďalej MK) do Dolnej Slatinky, rekonštruuje sa pôvodná časť MK do Dolnej Slatinky po poloviciach, vybuduje sa úsek I/16 v mieste pôvodnej účelovej cesty na cintorín a úsek nového chodníka popri účelovej ceste na cintorín. Vedenie premávky je jestvujúcich cestách I.triedy s minimom obmedzení, na miestnej komunikácii do Dolnej Slatinky s obmedzením, prístup na cintorín v Opatovej je zabezpečený po novovybudovanom úseku cesty I/16.

3.ETAPA – budujú sa rekonštruované úseky ciest I/71 a I/75 v oblasti križovatiek. Každá z daných ciest má dve fázy výstavby. Cesta I/75 sa vybuduje systémom po poloviciach, cesta I/71 najprv časť od začiatku úpravy po okružnú križovatku a v II.fáze sa vybuduje bypass okružnej križovatky. Vedenie premávky je po jestvujúcej I/16 s minimom obmedzení, na budovaných úsekoch ciest I/71 a I/75 s dopravnými obmedzeniami, na miestnej komunikácii do Dolnej Slatinky po zrekonštruovanom úseku bez obmedzení, prístup na cintorín v Opatovej je zabezpečený už vybudovanom úseku cesty I/16. V II.fáze pri budovaní bypassu na okružnej križovatke bude doprava vedená už cez novovybudovaný okruh.

4.ETAPA – budujú sa dve časti I/16 po poloviciach, ktoré zabezpečia prepojenie pôvodného a novobudovaného stavu. Vedenie premávky je po jestvujúcej I/16 s dopravnými obmedzeniami, v koncovej fáze už po novej stavbe. V ostatných častiach stavby už po novovybudovaných úsekoch.

5.ETAPA – zahŕňa demoláciu pôvodného mosta na I/16 nad traťou ŽSR a rekultivácie opustených úsekov všetkých dotknutých ciest. Vedenie premávky je už po všetkých úsekoch novej stavby s minimom obmedzení.

Počas prevádzky

Novým mostným objektom sa odstráni bodová závada v podobe mostného objektu v havarijnom stave a vytvoria sa optimálne podmienky pre skvalitnenie dopravných pomerov v území, v ktorom sa križujú tri nadregionálne významné cesty I. triedy (cesta I/16, I/75 a I/71), jedna mestská a jedna obslužná komunikácia. Jedna križovatka je styková (K1; I/16-I/75), jedna je priesečná (resp. styková; K2 a MK Opatová) a jedna je trojuholníková (K3 I/16-I/71) . Z kapacitného posúdenia križovatiek, vykonaného v rámci Dopravno – inžinierskych podkladov vyplýva, že v prípade, že sa navrhovaná zmena nezrealizuje, križovatka K1 kapacitne nevyhovuje už v roku 2023 a K3 v roku 2033. V prípade realizácie navrhovanej zmeny, posudzovaná križovatka bude kapacitne vyhovovať už v roku uvedenia do prevádzky, ktorý sa počíta v roku 2023 a aj v rokoch 2033 a 2043.

Celkovú dopravnú situáciu aj v lokalite výstavby navrhovanej zmeny významne ovplyvnia plánované investície preložka cesty I/75 do novej polohy a dobudovanie rýchlostnej cesty R2 a R7 v celom úseku.

Celkovo možno pozitíva realizácie navrhovanej zmeny zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- Zvýši sa bezpečnosť premávky
- Zvýši sa komfort pripojenia
- Zníži sa rýchlosť jazdy
- Vyrieši sa problém s chodcami (mimoúrovňovým prechodom)
- Odstráni sa nevyhovujúci mostný objekt
- Odstráni sa nevyhovujúci tvar križovatky cesty I/16 a I/71.

Zmena navrhovanej činnosti bude mať priaznivý vplyv na bezpečnosť a plynulosť dopravy v dotknutom území a tiež na bezpečnosť obyvateľstva.

#### **Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

Trasa navrhovanej stavby nie je v priamej kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF). Začiatok úpravy cesty I/75 sa nachádza v blízkosti budovy Kaštieľa v Opatovej, ktorý je súčasťou ÚZPF.

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k vplyvom na kultúrne pamiatky.

#### **Vplyvy na archeologické náleziská**

Stavebnou činnosťou a s ňou spojenými zemnými prácami, dochádza častokrát k narušeniu archeologických nálezov. V blízkosti navrhovanej zmeny sú evidované archeologické lokality (pozri časť

III.6.14). Podľa §127 stavebného zákona ak počas výstavby dôjde k archeologickým nálezom, stavebník túto skutočnosť nahlási na stavebný úrad a orgánu štátnej pamiatkovej starostlivosti, prípadne archeologickému ústavu. Zároveň urobí nevyhnutné opatrenia, aby sa nález nepoškodil alebo nezničil, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad po dohode s orgánom štátnej pamiatkovej starostlivosti, prípadne archeologickým ústavom.

Zmenou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá ovplyvnenie evidovaných archeologických lokalít .

#### **Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Paleontologické náleziská a významné geologické lokality nebudú navrhovanou zmenou ovplyvnené, nakoľko sa v riešenom území nevyskytujú.

Zmenou navrhovanej činnosti nedochádza k vplyvu na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

#### **Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)**

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ako sú napr. miestne tradície, topografické miestne názvy, historická sociálna štruktúra a pod., nebudú výstavbou navrhovanej zmeny ovplyvnené.

Zmenou navrhovanej činnosti nedochádza k vplyvu na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

#### **Kumulatívne a synergické vplyvy**

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami prejavovať v prípade hlukovej situácie, imisií a dopravnej záťaže. S navrhovanou zmenou činnosti súvisia investície: Preložka cesty I/75 Lučenec – obchvat a jej výhľadové využitie ako súbežnej komunikácie rýchlostnej cesty R7 pre dopravu vylúčenú z R7 , Rýchlostná cesta R7 Veľký Krtíš – Lučenec s napojením v križovatke Lučenec východ na rýchlostnú cestu R2 Lovinobaňa, Tomášovce – Ožďany a aj Rýchlostná cesta R 2 Lovinobaňa, Tomášovce – Ožďany. Podobne na dopravné pomery v území bude mať vplyv aj plánovaná rekonštrukcia a vybudovanie cesty I/71 v úseku Lučenec – Filákov. Kým úsek rýchlostnej cesty R2 Mýtna – Lobinobaňa, Tomášovce je vo výstavbe, výstavba ostatných spomínaných úsekov rýchlostných ciest nie je v súčasnosti prioritou. Ku skutočnému pozitívnemu kumulatívemu účinku hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie dôjde až po výstavbe rýchlostnej cesty R7, ktorá stiahne tranzitujúcu dopravu zo zastavaného územia mesta Lučenec a významne dopravne odbremení súčasnú cestu I/75. Druhou, z hľadiska zníženia intenzity dopravy v dotknutom území významnou stavbou, je preložka cesty I/75. Hluková a emisná záťaž z intravilánu mesta Lučenec sa preniesie do extravilánu. Zvýši sa bezpečnosť obyvateľov žijúcich v meste v blízkosti terajšej frekventovanej cesty I/75.

## **ZÁVEREČNÉ VYHODNOTENIE OULC, OSZP**

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta jej vykonávania, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, úrovne spracovania oznámenia o zmene a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Pri posudzovaní navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. OULC-OSZP vychádzal z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použil aj kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. uvedené v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z., ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92 EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie konštatuje, že v rámci realizácie navrhovanej činnosti nebude dochádzať k významným negatívnym vplyvom na životné prostredie a obyvateľstvo.

Orgány štátnej správy vo vyjadreniach, resp. stanoviskách, ktoré boli doručené na Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie súhlasili s realizáciou navrhovanej činnosti a netrvali na jej posudzovaní podľa zákona č. 24/2006 Z. z.. Vnesené požiadavky od orgánov štátnej správy vyplývajú z dodržania všeobecne platných záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia. V rámci zisťovacieho konania bolo doručené stanovisko od ZDS.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov štátnej správy a verejnosti konštatuje, že pri dodržaní

všeobecne platných predpisov nebude navrhovaná činnosť predstavovať zásah do životného prostredia a preto rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Príslušný orgán uvádza tie požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré budú potrebné zohľadniť v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov a zapracoval relevantné a opodstatnené požiadavky, ktoré majú oporu v platnej legislatíve a bude ich potrebné zohľadniť pri povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Navrhovanú činnosť je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých zákonov stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

**Upozornenie:** Podľa § 29 ods. 16 zákona č. 24/2006 Z.z. dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

### Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. na Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec v lehote do 15 dní odo dňa jeho oznámenia rozhodnutia.

V prípade verejnosti sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona č. 24/2006 Z. z.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov a po nadobudnutí právoplatnosti.

Ing. arch. Ladislav Tatár  
vedúci odboru

Doručuje sa  
Slovenská správa ciest  
Miletičova 19  
821 08 Bratislava

Združenie domových samospráv, o. z.  
Rovniakova 1667 14  
851 02 Bratislava – mestská časť Petržalka

Mesto Lučenec  
Novohradská 1  
984 01 Lučenec

Na vedomie

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. L. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o ŽP, pozemkový a lesný odbor, odbor krízového riadenia, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Lučenci, Petôfiho 1, 984 38 Lučenec

Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, odbor regionálneho rozvoja, Nám. SNP č. 23, 974 01 Banská Bystrica

Krajský pamiatkový úrad Banská Bystrica, pracovisko Lučenec, Námestie republiky č. 26, 984 01 Lučenec

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lučenci, Ladislava Novomeského 3, 984 01 Lučenec

Okresné riaditeľstvo Policajného v Lučenci, Námestie Tuhárske 12, 984 01 Lučenec

Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava