Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov



Objednávateľ

Slovenská správa ciest

Spracovateľ

HBH Projekt spol. s.r.o.

Obsah

Úvod 4

1 Údaje o navrhovateľovi 5

1.1 Názov (meno) 5

1.2 Identifikačné číslo 5

1.3 Sídlo 5

1.4 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa 5

1.5 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie 5

2 Názov zmeny navrhovanej činnosti 7

3 Údaje o zmene navrhovanej činnosti 8

3.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti 8

3.2 Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch 10

3.2.1 Požiadavky na vstupy 12

3.2.2 Údaje o výstupoch 14

3.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie 18

3.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov 18

3.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice 19

3.6 Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí 19

4 Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 21

4.1 Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery 21

4.2 Vplyvy na klimatické pomery 21

4.3 Vplyvy na ovzdušie 22

4.4 Vplyvy na vodné pomery 22

4.5 Vplyvy na pôdu 24

4.6 Vplyvy na faunu a flóru 24

4.7 Vplyv na krajinu 25

4.8 Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma 25

4.9 Vplyv na ÚSES 26

4.10 Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme 29

4.11 Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská 29

4.12 Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality 29

4.13 Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy 30

4.14 Iné vplyvy 30

4.15 Vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov 30

5 Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie 32

6 Prílohy 36

6.1 Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia 36

6.2 Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe 36

6.3 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti 36

7 Dátum spracovania 37

8 Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia 38

9 Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa 39

Úvod

Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení, je spracované pre zmenu „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)“.

Účelom stavby je rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 – 010 na ceste I/72, a tým z hľadiska komplexného riešenia dopravy v danom území zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, zvýšenie komfortu dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva. Predmetom stavby je výmena nevyhovujúcich častí mostného zvršku a zlepšenie statického pôsobenia mostu.

Predmetom predkladaného Oznámenia o zmene je rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72-010.

Po podaní tohto Oznámenia vydá príslušný orgán, ktorým je v tomto prípade Okresný úrad Rimavská Sobota, rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní, v ktorom rozhodne či sa navrhovaná zmena bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení, alebo nie.

Oznámenie bolo spracované v Ateliéri ekológie firmy HBH Projekt spol. s r. o., pracovisko organizačnej zložky Slovensko, Banská Bystrica.

1 Údaje o navrhovateľovi

1.1 Názov (meno)

Slovenská správa ciest

1.2 Identifikačné číslo

IČO: 0000 3328

1.3 Sídlo

Slovenská správa ciest
Miletičova 19
826 19 Bratislava

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

1.4 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Ladislav Štulajter - Námestník úseku investičnej výstavby IVSC BB
Slovenská správa ciest - Investičná výstavba a správa ciest
Skuteckého 32
974 23 Banská Bystrica
Tel: 048/43 43 207
e-mail: vladislav.stulajter@ssc.sk

1.5 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Obstarávateľ:
Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
Ing. Július Styk – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 048/4343 242
e-mail: julius.styk@ssc.sk

Bc. Dáša Gregorová – odborný zamestnanec prípravy stavieb
Tel: 048/4343 244
E-mail: dasa.gregorova@ssc.sk

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

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

Spracovateľ:
HBH Projekt spol. s.r.o. – organizačná zložka Slovensko
Ateliér ekológie
Kapitulská 313/12, SK 974 01, Banská Bystrica

Ing. Peter Mikoláš
Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica
email: p.mikolas@hbhprojekt.sk
Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2002 Z.z.
Autorizovaná osoba podľa § 28a zákona č. 543/2002 Z. z.

RNDr. Marek Sekerčák
Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica
tel. +421 (48) 4 716 020, mobil +421 (948) 309 187
email: m.sekercak@hbhprojekt.sk
Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z.z.
Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2002 Z.z.
Znalec v zozname znalcov podľa zákona č.382/2004 Z.z., odbor: Ochrana životného prostredia, odvetvia: Odhad škôd v životnom prostredí, Ochrana prírody a krajiny

Spracovateľ projektovej dokumentácie v stupni DSP/DRS:
HBH Projekt spol. s r. o.
Kabátnikova 216/5, 602 00 Brno, Česká republika
Hlavný inžinier projektu: Ing. Vojtech Lukáč
Tel. č.: +421 484 716 039

2 Názov zmeny navrhovanej činnosti

Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa).

3 Údaje o zmene navrhovanej činnosti

3.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti

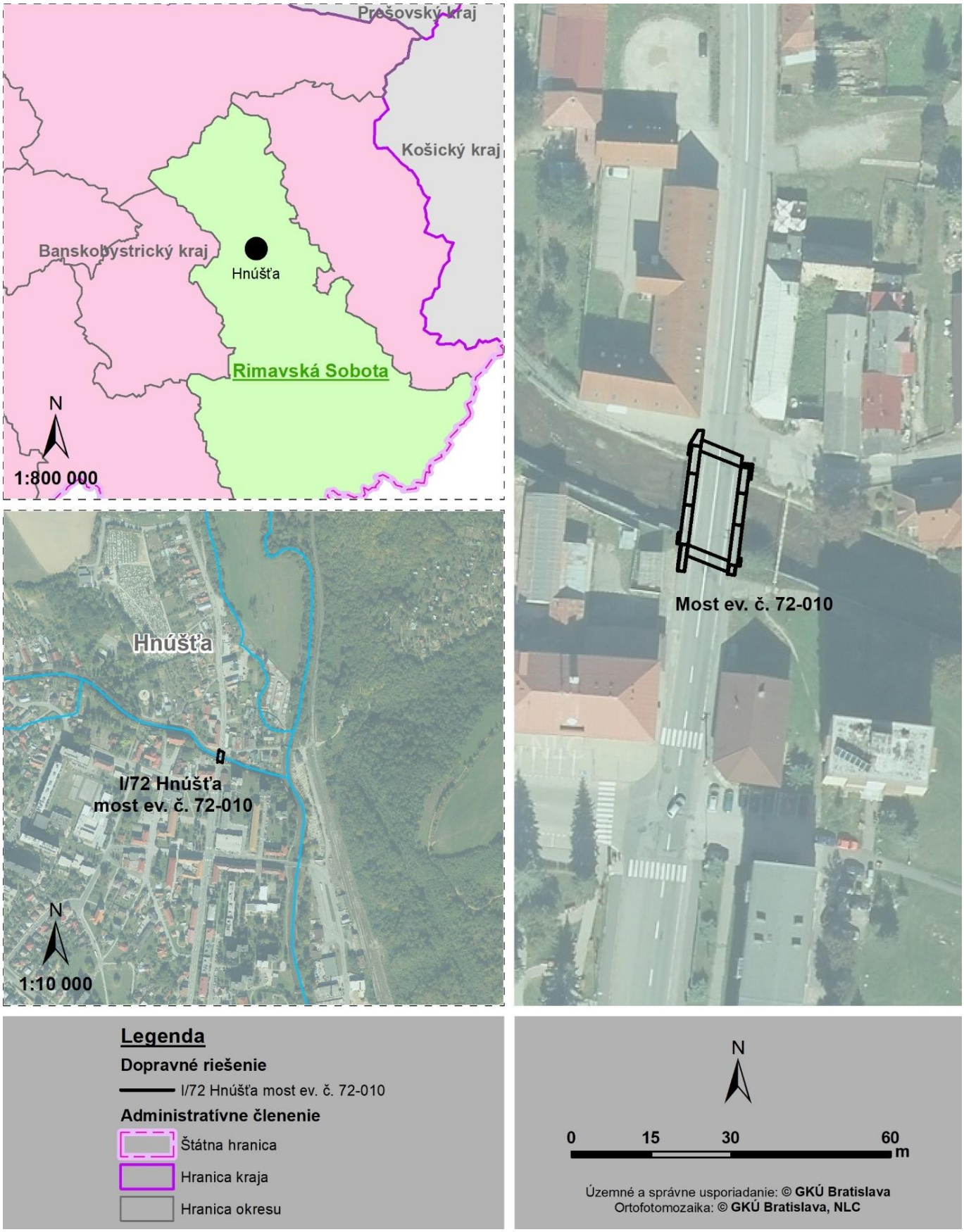
Štátna cesta I/72 na ktorej sa nachádza most ev. č. 72 - 010 predstavuje významnú spojnicu okresov Brezno – Rimavská Sobota, má dĺžku 104,989 km. Predmetná stavba sa nachádza na ceste I/72 v Banskobystrickom kraji, v intraviláne mesta Hnúšťa a katastrálnom území Hnúšťa.

Umiestnenie podľa administratívneho členenia Slovenska:

Kraj:	Banskobystrický
Okres:	Rimavská Sobota
Katastrálne územie:	Hnúšťa
Parcely:	KN-C: 905/2, 967/1, 16/1, 225/5
	KN-E: 2047/201, 2047/1, 2086/507, 2086/7, 2050/110, 15/1, 15/101, 2050/10, 2086/407, 2086/407

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Obrázok 1 Situácia rekonštrukcie mosta ev. č. 72 – 010 Hnúšťa



3.2 Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

Základné údaje o moste ev. č. 72-010 (podľa STN 73 6200)

Charakteristika mosta:

- na pozemnej komunikácii
- nad riečkou
- most s jedným otvorom – 1 poľový
- jednopodlažný
- s hornou mostovkou
- nepohyblivý
- trvalý
- v smerovej priamej
- šikmý
- s normovanou zaťažiteľnosťou
- masívny
- plnostenný
- trámový
- otvorene usporiadaný
- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia:	13,100 m (kolmá); 13,504 m (šikmá)
Dĺžka mosta:	18,585 m
Dĺžka nosnej konštrukcie:	15,685 m
Rozpätie:	13,975 m (kolmé); 14,446 (šikmé)
Šikmosť mosta:	83,52 g, ľavá
Šírka vozovky medzi obrubníkmi:	8,00 m
Šírka služobného chodníka:	1,350 m (vľavo)+1,350 m (vpravo)
Šírka mosta medzi zvodnicami:	10,700 m
Výška mosta:	4,14 m (nad dnom riečky)
Stavebná výška:	0,955 m
Plocha mosta:	13,504 x 10,700 = 144,5 m^2
Zaťaženie mosta:	podľa STN EN 1990 a STN EN 1991
Zaťaženie mosta dopravou:	použitý zaťažovací model LM1, LM2

Rekonštrukcia mosta ev. č. 72-010

Most je v pozdĺžnom smere staticky riešený ako prostý jednopoľový nosník. Mostná konštrukcia je zo statického hľadiska tvorená trámovou sústavou, kde 11 hlavných predpätých nosníkov typu „Vloššák“ je prepojených do tzv. žalúziovej dosky, ktorá je na oporách uložená na vrstvách asfaltovanej lepenky.

Priečny sklon na moste je vytvorený spádovým betónom. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 15,685 m. Opory sú gravitačné s úložným prahom, so závernou stienkou. Lícová plocha opôr je obložená kamenným obkladom. Založenie opôr je plošné.

Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste I. triedy I/72 ponad vodný tok Klenovská Rimava v obci Hnúšťa. **Predmetom stavby** je výmena nevyhovujúcich častí mostného zvršku a zlepšenie statického pôsobenia mostu. Jedná sa o výmenu poškodených, zdeformovaných častí alebo inak nevyhovujúcich záchytných a bezpečnostných zariadení, ríms, mostných záverov, vozovky na moste a iných častí mostného zvršku. Nové časti musia spĺňať všetky

požadované technické parametre. Súčasťou týchto úprav je aj zhotovenie opevnení v okolí svahov a napojení ríms na pešie komunikácie.

Rekonštrukcia mosta navrhuje odstránenie mostného zvršku, vybúranie spádového betónu až po úroveň nosnej konštrukcie. Odstránenie jestvujúcich mostných záverov. V rámci rekonštrukcie budú sanované krajné opory, a priľahlé okolie mosta.

Po odbúraní konštrukčných vrstiev vozovky sa betónový povrch jestvujúcej nosnej konštrukcie upraví otryskaním vodným lúčom prípadne v mieste mostných záverov, kde je predpoklad zatekania a tým degradácie betónu sa rozrušený betón odstráni oklepaním. Horný povrch konštrukcie je nutné čistiť tak, aby maximálny dovolený tlak pri čistení vodným lúčom bol 300 Barov. Čistenie je nutné najprv odskúšať na krajoch (resp. menej exponované miesta) a ak bude dochádzať k nadmerným výlomom je nutné tlak znížiť na 250 Barov. Ak aj po znížení tlaku bude dochádzať, k nadmerným výlomom zhotoviteľ musí kontaktovať projektanta.

Takto pripravený povrch sa zameria (prípadné rozdiely oproti PD treba konzultovať), pripravia sa spriahajúce prvky v zmysle PD. Rozvoľnený betón sa odstráni. V prípade odhalenia betonárskej výstuže, je potrebné ju očistiť a ošetriť ju vhodným náterom na výstuž. Takto pripravený povrch sa natrie adhéznym náterom (vytvorenie spojovacieho mostíku) pre čo najlepšie priľnutie nového betónu k pôvodnému.

Bočné a spodné povrchy budú čistené vodným lúčom s maximálnym tlakom 100 Barov. Takto pripravené povrchy sa očistia od rozvoľneného betónu. V prípade odhalenia betonárskej výstuže, je potrebné ju očistiť a ošetriť ju vhodným náterom na výstuž. Miesto na krajných nosníkoch, kde je kotvené priečne predpätie sa otryská na zdravý materiál a ošetrí sa pasivačným náterom, ktorý spomalí ďalšiu koróziu oceľových častí kotvenia. Lokálne výprasky na všetkých nosníkoch sa vyspravia sanačnou hmotou na báze cementu. Krajné nosníky budú navyše ošetrené náterom s modifikovaným polymérom.

Na moste sú ako cudzie zariadenia uchytené vodovody v správe StVPS. Jedná sa o vodovod uchytený na ľavej strane moste. Existujúca skorodovaná oceľová konštrukcia bude odstránená, po dobu rekonštrukcie bude vedenie provizórne vyvesené a po vykonaní rekonštrukcie mosta bude vedenie zavesené na novú konštrukciu z kompozitu. Ďalší vodovod je uchytený na opore č.2 tesne pod úložným prahom. Tento bude uchytený pomocou nerezových objímok 50/4 uchytených do spodnej stavby nerezovými tŕňmi M10 dodatočne kotvenými chemickou kotvou.

Na moste sú ako cudzie zariadenia uchytené elektrické vedenia v správe SSE-D. Jedná sa o podzemné VN vedenie v prechodovej oblasti za oporou č.1, ktoré vedie k podpornému bodu (železobetónový stĺp). Od predmetného podporného bodu vedie podzemné VN vedenie cez pravú rímsu mosta. Kábel bude umiestnený do zalomenej chráničky v rímse. Taktiež od predmetného podporného bodu vedie aj nadzemné VN vedenie, ktoré ponad pravú rímsu je vedené do nasledujúceho podporného bodu (železobetónový stĺp) tohto vedenia za oporou č. 2.

Na moste sú ako cudzie zariadenia uchytené oznamovacie vedenia v správe Telekom. Jedná sa o podzemné oznamovacie vedenie v prechodovej oblasti za oporou č.1, ktoré vedie k uzlu pri krídle 1P. Od predmetného uzlu vedie podzemné oznamovacie vedenie cez pravú rímsu mosta, ktoré pri krídle 2P je vyvedené cez priľahlý terén napravo od mosta. Existujúca skorodovaná oceľová chránička bude odstránená a kábel bude umiestnený do zalomenej chráničky v rímse.

V prechodovej oblasti mosta sú ako cudzie zariadenia umiestnené elektrické vedenia v správe SSP. Jedná sa o podzemné NN vedenie v prechodovej oblasti za oporou č.2, ktoré vedie poza oporu č. 2.

Na ľavej rímse je uchytená neidentifikovaná inžinierska sieť. Existujúca skorodovaná oceľová konštrukcia bude odstránená, po dobu rekonštrukcie bude vedenie provizórne vyvesené a po vykonaní rekonštrukcie mosta bude vedenie zavesené na novú konštrukciu z kompozitu.

Na izoláciu mostovky sa môžu použiť len kompletné izolačné systémy odskúšané a schválené povereným akreditačným pracoviskom. Izolácia mostoviek sa môže vykonávať len na základe technologického predpisu (ďalej TP) na zhotovenie stanoveného izolačného systému. Na pripravený povrch spriahajúcej dosky sa nanesie zapečaťujúca vrstva podľa STN 73 6242 a realizuje sa izolácia mostovky pomocou izolačných natavovacích pásov.

Na moste sú navrhnuté monolitické železobetónové rímsy. Šírka rímsy na oboch stranách bude 1650 mm s výškou nosa 530 mm. Priečny sklon horného povrchu ríms je 2,5 % smerom do vozovky a upravený priečnou striážou.

Strana priliehajúca k vozovke bude tvoriť obrubu o celkovej výške 150 mm nad vozovkou a bude pod sklonom 5:1. Styk horného povrchu rímsy a obruby od bude skosený 30/30. Do monolitických ríms bude ukotvené oceľové mostné zábradlie. V nose ríms (ľavá aj pravá rímsa) bude umiestnená HDPE chránička DN 90 mm. V obidvoch rímsach budú navyše osadené rezervné chráničky DN 90 mm. Rezervné chráničky budú dočasne uzavreté. V pravej rímse bude osadená chránička DN 50.

Na vonkajších stranách mosta bude do monolitickej rímsy osadené schválené mostné oceľové zábradlie výšky 1,10 m. Zábradlie bude tzv. mestského typu so zvislou výplňou s max. svetlosťou otvoru 120 mm.

Odvodnenie povrchu mosta bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby bude odvedená na dláždenú plochu za rímsami a do odvodnenia priľahlej komunikácie.

Jestvujúce nevyhovujúce mostné závery sa nahradia schválenými podpovrchovými mostnými závermi, s dilatačným pohybom ±10mm na oboch oporách.

Po ukončení prác pred a za mostom sa za rímsami vyhotovia spevnené plochy.

Úpravy pod mostom budú pozostávať jedine v odstránení naplavených ostrovčekoch nečistôt, zeminy a náletovej zelene - 20 m pred a za mostom v smere toku.

V rámci rekonštrukcie mosta bude celý povrch opôr (pohľadový), vyčistený vodným lúčom s tlakom 100 Bar. Takto očistený kamenný povrch bude preškárovaný. Uvoľnený resp. vypadnutý kameň bude nanovo osadený a vyškárovaný cementovou maltou.

3.2.1 Požiadavky na vstupy

3.2.1.1 Záber pôdy

Obdobie výstavby

Rekonštrukciou existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nedôjde k novému trvalému ani dočasnému záberu. K záberu poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov nedôjde.

3.2.1.2 Spotreba vody

Obdobie výstavby

Počas obdobia výstavby bude potrebná voda na pitie, hygienické účely a pre stavebné technológie a techniku (výroba betónových zmesí, kropenie staveniska, prípadne čistenie prístupovej komunikácie, čistenie a údržba techniky a pod.). Stavba bude počas výstavby zásobovaná úžitkovou vodou cisternami a zamestnanci budú dostávať balenú pitnú vodu, ktorú zabezpečí vybraný zhotoviteľ stavby. Skladovanie technologickej vody bude v dočasných zásobníkoch v objeme cca 5 m^3. Voda pre účely vysokotlakového vodného lúča sa zabezpečí dovozom a napojením odberu z cisterny.

Podľa vyhlášky č. 684/2006 Z. z., v platnom znení, konkrétne prílohy č. 1 je potrebné uvažovať so spotrebou vody na pitné účely 5 l/osoba/zmena a na nepriame potreby (umývanie a sprchovanie) 120 l/osoba/zmena. Maximálna hodinová potreba vody na jednu osobu sa stanovila na 50 % nepriamej potreby, čo je 60 l/hod. Ročný súčet potreby vody (240 pracovných dní) činí 30 m^3 na jedného zamestnanca. Množstvo spotrebovanej vody pri výstavbe sa odhaduje na niekoľko sto m^3/rok a spotreba vody na niekoľko desatín sekundových litrov.

Odber vody bude dočasný a počas výstavby nerovnomerný.

Obdobie prevádzky

Počas prevádzky bude voda využívaná na údržbu ciest, strojov a požiarne účely. Spotreba vody nebude predstavovať nové resp. väčšie požiadavky ako v prípade nerealizovania rekonštrukcie.

3.2.1.3 Ostatné surovinové zdroje

Obdobie výstavby

Počas výstavby vzniknú nároky na stavebné suroviny zodpovedajúce charakteru stavby (rekonštrukcia vozovky, prestavba mostného objektu). Pre potreby rekonštrukcie ide najmä o štrkodrvinu, asfalty, spojovacie a infiltračné

postreky, oceľ, betón, drenážne potrubia, materiál pre vybavenie komunikácie (záchytné bezpečnostné zariadenie, osadenie medzníkov), pohonné hmoty, oleje a mazivá pre stavebné mechanizmy a dopravnú techniku a pod. Na konštrukciu vozovky budú tiež využité recyklované materiály existujúcej vozovky.

V širšom okolí dotknutého územia sa nachádzajú zdroje materiálu, ktoré možno využiť:

- Lom Červená Skala – vápenec (JASPI, s.r.o.)
- Tisovec – vápenec (Calmit spol s r.o.)
- Husiná – čadič (VSK MINERAL s.r.o., KSR - Kameňolomy SR, s.r.o.)
- Pohronská Polhora (Borovniak) – kremenec (LESY SR, š.p.)
- Ráztoka Slovenská Ľupča – dolomit (Roľnícke družstvo HRON Slovenská Ľupča)
- Podbrezová – druhotný materiál (Železiarne Podbrezová a. s.)
- Čierny Balog – granodiorit (ROCK WORKS, s.r.o.)

Skutočné využitie navrhovaných zdrojov materiálov je vždy v právomoci vybraného zhotoviteľa stavby, pričom tento pri rozhodovaní o konečnom spôsobe zabezpečenia materiálov pre stavbu vychádza z individuálneho posúdenia výhodnosti zdrojov.

Obdobie prevádzky

Vo fáze prevádzky je nutné uvažovať so spotrebou pohonných hmôt, olejov a mazív pre mechanizmy údržby cesty, posypový materiál zimnej údržby, t. j. hlavne chlorid sodný v množstve cca 1 kg na meter štvorcový vozovky pri 60-70 zásahových dňoch za rok. V prípade použitia inertného materiálu predstavuje spotreba cca 10,5 kg /m^2/rok. Spotreba uvedených surovín nebude prestavovať nové resp. väčšie požiadavky ako v prípade nerealizovania rekonštrukcie.

3.2.1.4 Energetické zdroje

Obdobie výstavby

Napojenie stavby na zdroje NN a VN a telefónnej prípojky je možné z rozvodov v blízkosti miest odberu. Rovnako je možné používať náradie s autonómnym pohonom a použiť mobilnú elektrocentrálu.

Pre potreby realizácie stavby si vybraný zhotoviteľ zabezpečí vonkajšie nízko – napäťové (NN) rozvody, trafostanicu podľa vlastnej potreby, vrátane prípojok k zariadeniam staveniska. V prípade prác ktoré si vyžiadajú nonstop realizáciu bude potrebné zabezpečiť osvetlenie, vrátane prípojok k osvetleniu staveniska v nočných hodinách. Tieto prípojky nie sú súčasťou projektovej dokumentácie. Navrhované napojenie stavebného dvora na elektrickú energiu je mobilnou elektrocentrálou a na realizáciu možno využiť náradie s autonómnym pohonom.

Stavba si nevyžaduje zásobovanie teplom, dodávku plynu a ani iných energetických palív.

Obdobie prevádzky

V rámci rekonštrukcie existujúceho mosta ev. č. 72 - 010 sa nebude realizovať osvetlenie cesty.

3.2.1.5 Dopravná a iná infraštruktúra

Obdobie výstavby

V období výstavby bude verejná doprava v predmetnom úseku obmedzená a usmerňovaná prenosným dopravným značením podľa vyhlášky č. 30/2020 Z. z. MV SR. a odsúhlasením ODI PZ. Trvalé dopravné značky, ktoré sú v rozpore s dočasnou úpravou, sa dočasne zakryjú. Prístupové a prepravné trasy sú uvažované po existujúcej ceste I/72, kde možno očakávať zvýšené dopravné nároky. Stavba je situovaná v zastavanom území.

Obvod staveniska je vymedzený hranicou cestného pozemku. Zariadenie staveniska sa vybuduje na plochách v tesnej blízkosti stavby, ktoré sú dopravne prístupné z existujúcich komunikácií. Zariadenie staveniska je dopravne prístupné z existujúcej komunikácie I/72, bez potreby budovania nových prístupových komunikácií.

Po ukončení stavebných prác sa upravia komunikácie využívané pre staveniskovú dopravu a ostatné verejné komunikácie poškodené staveniskovou dopravou.

Celková doba výstavby sa predpokladá na 12 mesiacov.

Obdobie prevádzky

Po ukončení rekonštrukcie sa dopravná priepustnosť vráti do pôvodného stavu, bez obmedzení. Navrhovanou činnosťou sa v dotknutom území zlepší stav dopravnej infraštruktúry.

3.2.1.6 Nároky na pracovné sily

Obdobie výstavby

Nároky na pracovné sily počas výstavby závisia od zhotoviteľa stavby - jeho technickej vybavenosti, množstva a kvalifikácie zamestnancov ako aj doby výstavby. Je ale možné predpokladať, že na stavbe bude pracovať niekoľko desiatok pracovníkov.

Obdobie prevádzky

Nároky na pracovnú silu sú spojené s údržbou cesty resp. mostného objektu, ich technickým vybavením a okolím (kosenie a orezávanie zelene, zimný posyp, čistenie a iné). Rekonštrukciou však nevzniknú nové nároky na pracovné sily.

3.2.1.7 Iné nároky

Potreba iných nárokov resp. ďalších vstupov pre potreby výstavby a prevádzky sa nepredpokladá.

3.2.2 Údaje o výstupoch

3.2.2.1 Zdroje znečistenia ovzdušia

Limitné hodnoty hlavných znečisťujúcich látok na ochranu zdravia ľudí a kritické úrovne znečistenia ovzdušia na ochranu vegetácie sú dané v prílohe 1 a 2 vyhlášky MŽP SR č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia, v platnom znení.

Obdobie výstavby

Znečistenie ovzdušia v období výstavby bude dočasné a prevažne obmedzené na okolie prejazdu staveniskovej dopravy a miesta vykonávania stavebných prác. Sú to prevažne emisie výfukových plynov zo stavebných strojov, mechanizmov a nákladných áut, prach zo stavebných prác a dopravy na stavenisku. Iné zdroje znečisťovania ovzdušia sa nepredpokladajú. Znečistenie bude redukované technologicko-organizačnými opatreniami na stavenisku (kropenie staveniska, prekrývanie sypkých materiálov počas prevozu, čistenie komunikácií používaných na staveniskovú dopravu a pod.).

Obdobie prevádzky

Doprava predstavuje líniový zdroj znečistenia, predovšetkým plynnými exhalátmi. Hlavné znečisťujúce látky z dopravy sú oxidy dusíka (NO_x), oxid dusičitý (NO_2), oxid uhoľnatý (CO), suspendované častice ($PM_{2,5}$ a PM_{10}), benzén a benzo[a]pyrén. Emisie z cestnej dopravy sú závislé od rýchlosti, pozdĺžneho sklonu komunikácie a plynulosti cestnej premávky. Zásadným faktorom ovplyvňujúcim výsledné emisie je skladba vozového parku v zmysle stále prísnejších emisných noriem EURO.
Zdrojom znečistenia ovzdušia sú vozidlá prechádzajúce cestou I/72. Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 - 010 nepredstavuje nový zdroj znečistenia, možno však predpokladať, že sa zvýši plynulosť a rýchlosť dopravy v danom úseku.

Ďalším nemenným zdrojom znečistenia ovzdušia sú aerosóly, ktoré pochádzajú z chemických látok používaných k udržovaniu zjazdnosti komunikácie počas zimy a v malom množstve aj z látok súvisiacich bezprostredne s automobilovou premávkou (oter pneumatík a iné).

3.2.2.2 Odpadové vody

Obdobie výstavby

V tomto období budú odpadové vody vznikať predovšetkým zo sociálnych častí zariadení staveniska, ktoré zabezpečí zhotoviteľ stavby. Stavebný dvor nebude vybavený kanalizáciou. Bude potrebné vybudovať suché WC a splaškové vody zadržiavať do zásobníkov. Množstvo vznikajúcich splaškových odpadových vôd bude závisieť na

projekte organizácie výstavby a na postupe realizácie. Dažďové odpadové vody budú počas stavby odvodnené do existujúcich priekop cesty I/72.

Obdobie prevádzky

Počas obdobia prevádzky budú vznikať zrážkové odpadové vody a v menšej miere aj odpadové vody z čistenia komunikácie. Systém odvádzania odpadových vôd z mosta bude rekonštruovaný a modernizovaný. Zrážkové vody budú preto odvádzané účinnejšie.

3.2.2.3 Odpady

Nakladanie s odpadmi, spôsob ich využitia, alebo zneškodňovania sa riadi podľa platných právnych predpisov, aktuálne podľa zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení. Za odpadové hospodárstvo v priebehu výstavby zodpovedá investor stavby, ktorý bude povinný plniť všetky povinnosti ako pôvodca odpadu. Po uvedení do prevádzky tejto cesty si bude povinnosti pôvodcu odpadu plniť správca a prevádzkovateľ.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, v platnom znení, vznikajú z hľadiska bezpečnosti odpady kategórie:

- nebezpečné odpady označené písmenom „N“,
- ostatné odpady, označené písmenom „O“.

Odpady sú podľa katalógu odpadov roztriedené do skupín, podskupín a druhov.

Obdobie výstavby

Predchádzanie vzniku odpadov závisí od organizácie prác, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií.

V rámci stavebných prác budú vznikať odpady zo stavebnej činnosti, prevažne sú to odpady kategórie „O“ (ostatné odpady). Menej odpadov môže vznikať z prevádzky a činnosti stavebných strojov a zariadení, pričom vznikajú nebezpečné odpady „N“. Nebezpečné odpady budú likvidované špecializovanou firmou s oprávnením na likvidáciu takýchto odpadov.

Činnosti, pri ktorých vznikajú stavebné odpady, sa dajú charakterizovať takto:

- vybúranie a úprava jestvujúcich konštrukcií spevnených plôch
- demontáž vodiacich zariadení – oceľové zábradlie, oceľové zvodidlá,
- demontáž a odstránenie dopravného značenia,
- odstránenie náletovej zelene,
- príprava rôznych komponentov na stavbu,
- pokládka jednotlivých konštrukčných vrstiev,
- dokončovacie práce.

Podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 365/2015 Z. z., v platnom znení, sa zaraďujú tieto odpady nasledovne:

Tabuľka 1 Prehľad odpadov, ktoré budú vznikať počas rekonštrukcie

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
17	**Stavebné odpady a odpady z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest)**	
17 01	*Betón, tehly, škridly, obkladový materiál a keramika*	
17 01 01	Betón	O
17 02	*Drevo, sklo a plasty*	

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
17 02 01	Drevo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03	*Bitúmenové zmesi, uhoľný decht a dechtové výrobky*	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	O
17 04	*Kovy vrátane ich zliatin*	
17 04 01	Meď, bronz, mosadz	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05	*Zemina (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných plôch), kamenivo a materiál z bagrovísk*	
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 06	*Izolačné materiály a stavebné materiály obsahujúce azbest*	
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09	*Iné odpady zo stavieb a demolácií*	
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20	**Komunálne odpady (odpady z domácností a podobné odpady z obchodu, priemyslu a inštitúcií) vrátane ich zložiek z triedeného zberu**	
20 03	*Iné komunálne odpady*	
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O

Nakladanie s odpadmi vznikajúcimi v mieste stavby sa bude riadiť príslušnými ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z. z., o odpadoch, v platnom znení, a ustanovením vyhlášky MŽP č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, v platnom znení.

Obdobie prevádzky

Realizáciou rekonštrukcie mosta ev. č. 72 - 010 sa nepredpokladá navýšenie množstva produkovaných odpadov v porovnaní s existujúcim stavom. Počas prevádzky môžu vznikať odpady súvisiace s dopravou a údržbou cesty ako aj okolia komunikácie (odpadové rastlinné pletivá, kov, oleje, textil, sklo, plast a pod.).

3.2.2.4 Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 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, v platnom znení.

HLUK

Obdobie výstavby

Zaťaženie hlukom počas výstavby bude dočasné a priestorovo obmedzené na miesto vykonávania stavebných prác. Zdrojom hluku je najmä prevádzka stavebného dvoru, stavebné stroje, vozidlá obsluhujúce stavbu a pod..

Po ukončení výstavby sa dočasné negatívne vplyvy odstránia a dôjde k stabilizácií hlavne hlukovej situácie v danom území.

Obdobie prevádzky

Hluk z cestnej premávky má relatívne kontinuálny charakter bez výrazných hlukových „šokov“, prípadne že hluk z prechádzajúceho vozidla má pozvoľný nástup, relatívne krátky vrchol a pozvoľný zostup. Rekonštrukciou sa hluk počas prevádzky ovplyvní pozitívne, ale len v minimálnom rozsahu (odstránenie výtlkov a jám z vozovky, moderné mostné závery).

VIBRÁCIE

Obdobie výstavby

Vibrácie spôsobené počas výstavby budú dočasné a priestorovo obmedzené na miesto vykonávania stavebných prác a jeho blízke okolie. Zdrojom vibrácií je najmä činnosť ťažkých stavebných strojov a prejazd ťažkých nákladných mechanizmov. Po ukončení výstavby sa dočasné negatívne vplyvy odstránia.

Obdobie prevádzky

Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 - 010 počas prevádzky nepredstavuje nový zdroj vibrácií ako sú súčasné vibrácie spojené s intenzitou cestnej premávky. Naopak súčasné vibrácie z dopravy sa znížia obnovou vozovky a odstránením výtlkov.

ŽIARENIE

Obdobie výstavby

Miera prípadného svetelného rušenia v období výstavby bude závislá na harmonograme prác. V nočných hodinách príp. za zníženej viditeľnosti bude osvetlenie pracovných prekážok na ceste zanedbateľné (prerušované oranžové svetlo).

Iný druh žiarenia (rádioaktívne, elektromagnetické apod.) sa nepredpokladá.

Obdobie prevádzky

Svetelné rušenie počas prevádzky všeobecne vzniká hlavne z osvetlených plôch komunikácie a svetlometov prechádzajúcich vozidiel, ktoré hlavne v smerových oblúkoch môžu zasahovať do pomerne veľkej vzdialenosti od komunikácie. Rekonštrukcia mosta nebude predstavovať nový zdroj svetelného rušenia.

3.2.2.5 Zdroje tepla a zápachu

Obdobie výstavby

Zdrojom zápachu budú stavebné postupy a použité materiály pri spracovávaní, ktoré budú dočasné a priestorovo obmedzené na miesto vykonávania stavebných prác a jeho blízke okolie. Významné zdroje tepla sa počas výstavby nepredpokladajú.

Obdobie prevádzky

Rekonštrukcia mosta nebude predstavovať nový zdroj zápachu, ktorý spôsobuje samotná doprava (výfukové plyny). Zdroj tepla nevznikne.

3.2.2.6 Iné očakávané vplyvy

V riešenej lokalite sa nachádzajú existujúce vzdušné a podzemné vedenia inžinierskych sietí, ktoré boli v projektovej dokumentácií informatívne zakreslené na základe vyjadrení jednotlivých správcov. Pred začatím stavebných prác je zhotoviteľ diela povinný zabezpečiť vytýčenie inžinierskych sietí ich správcami. Pri manipulácií treba postupovať opatrne, prípadne aj ručne tak, aby nedošlo k ich poškodeniu. Podmienky dodržiavania uvedených ochranných pásiem sú zrejmé z príslušných zákonných predpisov a noriem.

Potreba iných vplyvov resp. ďalších výstupov pre potreby výstavby a prevádzky sa nepredpokladá.

3.2.2.7 Vyvolané investície

Rekonštrukcia mostného objektu ev č. 72 - 010 si nevyžiada realizáciu vyvolaných investícií. Naopak, zvýšené investície by v budúcnosti vyvolalo nerealizovanie navrhovanej činnosti.

3.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Pripravovaná stavba rekonštrukcie mosta ev. č. 72 - 010 je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého regiónu. Jedná sa o rekonštrukciu a modernizáciu mostného objektu na ceste I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Z tohto dôvodu sú v území zabezpečené všetky väzby na okolitú cestnú sieť. Pred samotnou realizáciou bude potrebné vykonať prípravu územia, t. j. vykonať projektom požadované demolácie: odstránenie mostného zvršku, vybúranie spádového betónu až po úroveň nosnej konštrukcie. Odstránenie jestvujúcich mostných záverov. V rámci geodetických prác boli na základe údajov od správcov vedení inžinierskych sietí identifikované a zamerané inžinierske siete, ktoré sa nachádzajú v záujmovom území. Jedná sa o vedenia vzdušných vedení VVN, VN a oznamovacie vedenia, ktoré ale nebudú dotknuté uvedenou stavbou. Do priestoru staveniska však zasahujú ochranné pásma uvedených inžinierskych sietí. Na moste sa nachádzajú prichytené inžinierske siete. Tie sa ponechajú v pôvodnom umiestnení. Pred začatím búracích prác je ich nutné preveriť a zabezpečiť ich podľa pokynov správcu danej siete alebo človeka, ktorý bol správcom poverený. Po dobu výstavby mosta budú inžinierske siete provizórne vyvesené.

Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Hnúšťa bola naprojektovaná ako súčasť stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa“ a je s touto stavbu prepojená.

Stavba sa nedostáva do styku so zámermi iných stavebníkov.

Realizáciou stavby nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií a tiež nemá vplyv na okolitú zástavbu. Rekonštrukcia dočasne spomalí počas obdobia výstavby cestnú premávku na ceste I/72 v intraviláne mesta Hnúšťa. Počas prevádzky však negatívny vplyv pominie a dopravná situácia sa v území zlepší oproti súčasnému stavu. Cesta I/72 predstavuje významnú spojnicu okresov Brezno – Rimavská Sobota. Rekonštrukciou mosta ev. č. 72 - 010 sa tak zaistí bezpečnejšie a plynulejšie prepojenie medzi regiónmi a inými plánovanými činnosťami v týchto územiach.

Počas rekonštrukcie a prevádzky pretrváva riziko vzniku havárií na lokálnej úrovni. Potenciálne riziká poškodenia, alebo ohrozenia životného prostredia sú únik škodlivých látok do prostredia (pôdy a vodných tokov) vplyvom dopravných kolízií, únik kvapalín zo stavebných mechanizmov, nedodržanej technologickej disciplíny a pod.. Tieto úniky môžu spôsobiť dlhotrvajúce znečistenie, alebo zmenu chemizmu povrchových vôd, pôdy ako aj priesak týchto nebezpečných látok do podzemných vôd, čo sa môže prejaviť najmä úhynom niektorých druhov fauny a flóry.

V prípade havárií sa uskutoční likvidácia zachytených ropných látok záchrannými zložkami po príchode na miesto havárie, v zmysle existujúcich postupov upravených príslušnými právnymi predpismi a ekologickými normami.

Pri dodržaní všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov a tiež dodržiavaním technologickej disciplíny, pravidelnej kontroly technického stavu mechanizmov a pod. nie je reálny predpoklad vzniku havárie s negatívnym vplyvom na životné prostredie.

3.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Stavebné povolenie podľa zákona č. 50/1976 Z. z., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), v platnom znení.

3.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vzhľadom na umiestnenie, rozsah a charakter Zmeny, rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 v katastrálnom území Hnúšťa sa nepredpokladá vplyv na životné prostredie, ktorý by presahoval štátne hranice.

3.6 Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Pôvodne samostatné obce (Hnúšťa, Likier, Hačava, Brádno a Polom) sa postupným vývojom a najmä ťažbou a rozvojom priemyslu k sebe urbanisticky priblížili a vytvorili aglomeráciu. Severne od Hnúšte vznikol v údolí urbanizačný pás Hačavy so striedaním výrobných, ťažobných a obytných funkcií. Hačava sa skladá z ťažobných a výrobných areálov, zo sídliska s pohotovostnými bytmi a z bývalej samostatnej obce Likier.

Údolie Rimavy v úseku Hnúšťa - Likier - Hačava patrí z hľadiska stavu životného prostredia medzi ohrozené oblasti. Bolo však zrealizovaných viacero opatrení, ktoré výrazne znížili únik znečisťujúcich látok z priemyselných prevádzok do ovzdušia i podložia. Viditeľným výsledkom je zastavenie degradácie krajiny a znovu obnovovanie lesných porastov a trávneho krytu. Stále však pretrváva vysoký stupeň znečistenia Rimavy v Hačave a v Hnúšti.

Zhodnotenie súčasného environmentálneho stavu posudzovaného územia môžeme posúdiť aj na základe environmentálnej regionalizácie Slovenska. Podkladom environmentálnej regionalizácie sú analýzy, prípadne čiastkové syntézy za jednotlivé zložky životného prostredia (ovzdušie, voda, horniny, pôda, biota) a odpadové hospodárstvo. Z týchto podkladov možno ďalšou súhrnnou syntézou odvodzovať a určovať stupne environmentálnej kvality územia SR. V zmysle novšieho prístupu v procese environmentálnej regionalizácie Slovenska boli územia definované do troch typov regiónov environmentálnej kvality. Región 1., 2. a 3. kvality. Predmetné územie sa nachádza v 2. stupni, v regióne s vysokou environmentálnou kvalitou (Environmentálna regionalizácia SR, 2016).

Environmentálna záťaž je znečistenie územia spôsobené činnosťou človeka, ktoré predstavuje závažné riziko pre ľudské zdravie alebo horninové prostredie, podzemnú resp. povrchovú vodu a pôdu s výnimkou environmentálnej škody. V riešenom území sú registrované nasledovné environmentálne záťaže:

- SK/EZ/RS/2136, RS (2136) / Hnúšťa – odvaly - Pravdepodobná environmentálna záťaž (A)
- SK/EZ/RS/2045, RS (2045) / Hnúšťa - skládka TKO - Sanovaná/rekultivovaná lokalita (C)
- SK/EZ/RS/758, RS (004) / Hnúšťa - skládka TKO - Pravdepodobná environmentálna záťaž (A)
- SK/EZ/RS/759, RS (005) / Hnúšťa - stará ČS PHM - Pravdepodobná environmentálna záťaž (A)
- SK/EZ/RS/756, RS (002) / Hnúšťa - areál bývalých SLZ - Potvrdená environmentálna záťaž (B)
- SK/EZ/RS/757, RS (003) / Hnúšťa - skládka PO Pod Branzovou - Pravdepodobná environmentálna záťaž (A)

Podľa Atlasu krajiny (https://app.sazp.sk/atlassr/, citované 17.2.2022) sa predmetné územie nachádza na pôdach:

- nekontaminované pôdy resp. mierne kontaminované pôdy,
- relatívne čisté pôdy.

Pôdy širšieho okolia nie sú kontaminované (relatívne čisté) prípadne nekontaminované (mierne kontaminované). Smerom na sever sa od navrhovanej činnosti nachádzajú pôdy s obsahom rizikových prvkov (As, Ba, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, V) nad limit B.

Z hľadiska znečistenia ovzdušia bola Hnúšťa a jej okolie od roku 2016 zaradené medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia pod názvom „Územie mesta Hnúšťa a miestnych častí – Brádno, Hačava, Likier, Polom, mesta Tisovec a miestnej časti Rimavská Píla a obce Rimavské Brezovo“ na základe dosiahnutých koncentrácií znečistenia určených monitorovacích znečisťujúcich tuhých častíc PM_{10} a $PM_{2,5}$ na monitorovacej stanici Hnúšťa. K zaťaženiu územia dochádza hlavne vplyvom dlhodobého pôsobenia emisií z miestnych výrob a dopravy. Oblasť je zaťažená najmä magnezitovou výrobou v Mútniku a Hačave, ťažbou a spracovaním silikátových surovín, výrobou vápna v Tisovci a drobnými vykurovacími systémami, ktoré sú v prevažnej miere splynofikované. V roku 2020 boli prekročené limity meraných parametrov na stanici Hnúšťa, Hlavná nasledovné:

- Denný limit (24h) pre PM_{10} (limit 50 $\mu g \cdot m^{-3}$) bol prekročený 1 x.
- Ročný limit pre PM_{10} (limit 40 $\mu g \cdot m^{-3}$) bol prekročený 20 x.
- Ročný limit pre $PM_{2,5}$ (limit 20 $\mu g \cdot m^{-3}$) bol prekročený 14 x.

Najväčšie zdravotné riziko pre človeka predstavujú emisie z dopravy a priemyslu. V poslednom období sa k týmto zdrojom pridávajú aj emisie z lokálneho vykurovania. Pri hodnotení zdravotných rizík je dôležitá charakteristika populačných skupín, ktorá pozostáva z údajov ako sú počet obyvateľov, hustota osídlenia, veková štruktúra, celková kondícia človeka, sociálnoekonomické podmienky atď. Pozornosť si vyžadujú vysoko rizikové skupiny obyvateľov, hlavne malé deti, tehotné ženy a starší ľudia. Samostatnú skupinu tvorí populácia s chronickými ochoreniami, prevažne dýchacieho aparátu a srdcovo cievneho systému.

Významnými líniovými zdrojmi hluku na území mesta a v jeho okolí sú automobilová a železničná doprava. Bodovými zdrojmi hluku sú najmä výrobné procesy, reštauračné a zábavné podniky.

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov je pomerne zložité, pretože zdravie sa nepovažuje iba za neprítomnosť choroby. Zdravie je stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, a je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života.

Počet obyvateľov mesta Hnúšťa za poslednú dekádu mierne klesal. Za rok 2020 bolo evidovaných 7370 obyvateľov. Zvýšená úmrtnosť je u mužov aj u žien od 55 roku života. Najviac úmrtí bolo v mužskej časti populácie v dôsledku ochorení obehovej sústavy (najmä infarkt myokardu a cievne ochorenia mozgu), novotvarov (hlavne nádory priedušnice, priedušiek a pľúc, žalúdka a čriev) a v dôsledku vonkajších príčin úmrtnosti, vrátane dopravných nehôd. U žien bola úmrtnosť na choroby obehovej sústavy najvyššia, za nimi nasledujú nádorové ochorenia. U mužov je vyššia úmrtnosť v dôsledku poranení a otráv oproti ženám. Je to najmä dôsledok vysokého podielu úmrtí pri dopravných nehodách a vyššia je aj úmrtnosť z dôvodu násilia.

V roku 2020 zomrelo v okrese Rimavská Sobota 13 ľudí následkom infekčných a parazitárnych chorôb, 206 ľudí následkom nádorov, 2 ľudia následkom chorôb krvi a krvotvorných orgánov vrátane porúch imunitných mechanizmov, 10 ľudí následkom chorôb žliaz s vnútorným vylučovaním, výživy a premeny látok, 10 ľudí následkom chorôb nervového systému, 460 ľudí následkom chorôb obehovej sústavy, 80 ľudí následkom chorôb dýchacej sústavy, 56 ľudí následkom chorôb tráviacej sústavy a 18 ľudí následkom chorôb močovej a pohlavnej sústavy.

Celkovo je možné povedať, že kvalita životného prostredia sa odráža od využívania krajiny, prírodných pomerov v tomto území a tiež od životnej úrovne a zdravia obyvateľstva. V rámci Slovenska je možné zhodnotiť prostredie ako vyhovujúce aj napriek nižšej životnej úrovni obyvateľstva.

4 Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

4.1 Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Dotknuté územie je podľa regionálneho geomorfologického členenia (https://www.geology.sk/, citované 21.2.2022) zaradené do Alpsko – himalájskej sústavy. Patrí do sústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorné Západné Karpaty, oblasť Slovenské rudohorie, celky Revúcka vrchovina a Stolické vrchy, podcelky Železnícke predhorie a Tŕstie, časti Rimavské podolie.

Predmetné územie sa nachádza v regióne Slovenského rudohoria v jeho západnej časti. Táto časť sa vyznačuje pestrou a komplikovanou stavbou, ktorá je výsledkom niekoľkoetapových hercýnskych a alpínskych tektonických procesov. Hercýnske tektonické procesy boli charakterizované najmä strednokôrovým násunom litotektonických jednotiek. Vo veporskom kryštaliniku je zastúpená najmä stredná jednotka (v zmysle Bezáka, 1994), tvorená stredno až vysoko metamorfovanými komplexmi (pararuly, ortoruly, amfibolity, migmatity), ktoré sú intrudované v závere kolízneho štádia granitoidmi typu S. Stredná jednotka bola nasunutá na spodnú jednotku tvorenú najmä svorovými komplexmi, ktoré vychádzajú na povrch v alpínskych tektonických zónach predovšetkým v južnej časti (Bezák, V., a kol.,1999). Predmetné územie sa nachádza v časti kde prevládajú fluviálne sedimenty: piesčité a ílovité hliny, íly a hlinité štrky nív riek a potokov.

V zmysle regionálneho inžinierskogeologického členenia podľa (Matula, M., Pašek, J., 1986) začleňujeme širšie okolie predmetného územia do regiónu jadrových pohorí, oblasť jadrových stredohorí. V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej klasifikácie hornín Slovenska (Matula - Pašek, 1986) vyčleňujeme v záujmovom území nasledovné litologické formácie:

- formácia vysokometamorfovaných hornín,
- formácia kvartérnych pokryvných útvarov.

Predmetné územie patrí do nasledujúceho inžinierskogeologického rajónu:

- Rajón kvartérnych sedimentov, rajón údolných riečnych náplavov.

Podľa STN EN 1998-1/NA Eurokód 8. Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť predmetné územie patrí do zdrojovej oblasti seizmického rizika 4 a nachádza sa v pásme so seizmickou intenzitou 5° makroseizmickej stupnice MSK-64. Predmetné územie sa nachádza v zdrojovej oblasti seizmického ohrozenia s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia a_{gR} = 0,3 m.s^{-2}.

V skúmanom území nie sú registrované svahové deformácie.

Významné ovplyvnenie horninového prostredia, rovnako vplyv na geodynamické javy a geomorfologické pomery územia spôsobené zo zásahov pri rekonštrukcií mostného objektu ev. č. 72 - 010 sa nepredpokladá. Rekonštrukciou sa očakáva pozitívny vplyv na stabilitu horninového prostredia v rámci stability cesty I/72 resp. mostného objektu ev. č. 72 - 010.

Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 - 010 predstavuje pozitívny vplyv v porovnaní s aktuálnym stavom.

4.2 Vplyvy na klimatické pomery

Klimatické pomery nielen posudzovaného územia chápeme ako dlhodobý režim počasia so všetkými jeho zvláštnosťami, pestrosťou a premenlivosťou, ktorými sa na danom mieste prejavuje. Pri hodnotení možných vplyvov posudzovaných variantov na klímu je potrebné rozlišovať makroklímu, mezoklímu, miestnu klímu a mikroklímu.

Podľa klimatickej klasifikácie Slovenska (Klimatický atlas SR, 2015[1]), patrí hodnotené územie navrhovanej zmeny do klimatickej oblasti, okrsku T7 – teplý, mierne vlhký, s chladnou zimou (január ≤ -3°C, Iz = 0 až 60). Priemerná teplota v júly dosahuje 18,3 °C, v januári -3,7 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok v dotknutej oblasti dosahuje 758 mm.

Povaha a rozsah predmetnej stavby nedáva predpoklad k ovplyvneniu klimatických pomerov makroklímy a mezoklímy. Najväčší vplyv na mikroklimatické pomery bude výrub drevín v blízkosti cesty, čo čiastočne ovplyvní zatienenie vozovky (prehrievanie vozovky) a prúdenie vzduchu. Tento vplyv je však zanedbateľný.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nepredstavuje väčší vplyv na klimatické pomery v porovnaní so súčasným stavom.

4.3 Vplyvy na ovzdušie

Počas rekonštrukcie ako aj prevádzky cesty budú do ovzdušia vypúšťané znečisťujúce látky (NO_x, NO_2, CO, $PM_{2,5}$, PM_{10}, benzén a benzo[a]pyrén), ktoré vo vyšších koncentráciách môžu negatívne pôsobiť na všetky zložky životného prostredia. Znečistenie a rozptyl znečisťujúcich látok z dopravy je ovplyvňované aktuálnymi meteorologickými podmienkami, skladbou vozového parku, plynulosťou cestnej premávky, rýchlosťou prechádzajúcich vozidiel a pozdĺžneho sklonu komunikácie.

Počas rekonštrukcie sa predpokladá zvýšené zaťaženie ovzdušia samotnou činnosťou výstavby, prašnosťou zo staveniska produkciou výfukových plynov staveniskovou dopravou, tiež sanačnými a zemnými prácami. Ovplyvnené bude najmä okolie stavebných prác ako aj okolie prejazdu stavebnej techniky. Na elimináciu vplyvov je potrebné dodržiavať technologicko - organizačné opatrenia (staveniskové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave - kropenie staveniska, prístupové komunikácie udržiavať v čistom stave, prekrývanie sypkých materiálov počas prevozu a pod.). Tento vplyv je však dočasný a po ukončení výstavby pominie.

Ovplyvnenie ovzdušia emisiami z dopravy je už v súčasnosti značne redukované stále prísnejšími emisnými normami EURO. Aj napriek stále sa zvyšujúcemu dopravnému zaťaženiu územia je vplyv emisií z dopravy na ovzdušie porovnateľný so skutkovým stavom. Zvýšením plynulosti dopravy po rekonštrukcií, môžeme skôr očakávať zníženie emisií v okolí cesty I/72 resp. mostného objektu ev. č. 72 - 010.

Ďalším zdrojom znečistenia ovzdušia sú aerosóly, ktoré pochádzajú z chemických látok používaných k udržovaniu zjazdnosti komunikácie počas zimy a v malom množstve aj z látok súvisiacich bezprostredne s automobilovou premávkou (oter pneumatík a iné). Transport aerosólov do okolia účinne ovplyvňuje prítomnosť vegetácie (najmä dreviny) pozdĺž komunikácie.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 - 010 bude predstavovať porovnateľný vplyv na ovzdušie ako v skutkovom stave.

4.4 Vplyvy na vodné pomery

Podľa Hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002[2]) patrí skúmané územie do hydrogeologického regiónu - kryštalinikum Stolických vrchov a Revúckej vrchoviny v povodí Slanej.

Obeh **podzemných vôd kryštalinika a mladšieho paleozoika** sa sústreďuje prevažne na zónu podpovrchového rozvoľňovania hornín, zónu zvetrávania a lokálne aj na poruchové pásma. Intenzita cirkulácie vôd závisí od formy, priestorového rozloženia, hustoty a roztvorenia diskontinuít. Horninové prostredie kryštalinika s nízkou až veľmi nízkou priepustnosťou. Vyskytujú sa len drobné puklinové alebo sutinovo-puklinové pramene s výdatnosťou do 0,1 $l.s^{-1}$. Hlavným mineralizačným procesom v horninovom prostredí je rozklad silikátov. Podzemná voda má mineralizáciu približne 50 – 130 $mg.l^{-1}$, pri hlbšom obehu môže byť vyššia mineralizácia a typ Ca-MG-HCO_3 a Ca-

[1] Klimatický atlas Slovenska – Climate Atlas of Slovakia. Bratislava: Slovenský hydrometeorologický ústav, 2015, 132 p. ISBN 978-80-88907-90-9

[2] Atlas krajiny Slovenskej republiky – Ministerstvo životného prostredia SR Bratislava & Slovenská agentúra životného prostredia Banská Bystrica, 2020, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica

HCO_3. V prípade **podzemných vôd kvartéru** sa výraznejšie akumulácie viažu na aluviálne náplavy tokov. Dopĺňanie zásob podzemných vôd sa deje najmä brehovou a dnovou infiltráciou z povrchových tokov. Hladina podzemnej vody je v priamej spojitosti s hladinou v toku. Podzemné vody sú dopĺňané zo zrážok, k najväčšej akumulácii dochádza v decembri až februári. Maximálny odtok býva v marci, minimálny v septembri. Smer prúdenia podzemnej vody je v širšom území s najväčšou pravdepodobnosťou totožný so smerom toku rieky Rimavy, od severu na juh a v mieste rekonštrukcie mosta v smere toku rieky Klenovská Rimava z východu na západ.

Posudzovaná oblasť spadá do útvaru podzemnej vody SK200280FK Puklinové a krasovo – puklinové podzemné vody nízkych tatier a Slovenského rudohoria. Chemický stav tohto útvaru je hodnotený ako dobrý.

Územie patrí do povodia rieky Rimava s hydrologickým poradím 4-31-03-029 resp. do jej čiastkového povodia rieky Klenovská Rimava s hydrologickým poradím 4-31-03-028. Existujúci most ev. č. 72 – 010 na ceste I/72, ktorý je predmetom rekonštrukcie premosťuje vodohospodársky významný vodný tok Klenovskú Rimavu. Na základe vodného režimu tokov patrí územie do oblasti vrchovinovo - nížinnej, s dažďovosnehovým režimom odtoku. Hydrologické pomery v území určuje hlavne rieka Rimava a jej prítok Klenovská Rimava.

Rieka Rimava je v intraviláne mesta a v oblasti priemyselnej zóny upravená obojstrannými múrmi a to v úseku rkm 58,3 – 60,5 s prietokom Q_{100} =160,0 $m^3.s^{-1}$. Na rieke Rimava je vybudovaná hať, kde prietok vody je energeticky využívaný. Klenovská Rimava je v úseku rkm 0,0 – 0,760 obojstranne upravená oporными múrmi pre množstvo prietoku Q_{100} = 125,0 $m^3.s^{-1}$.

Rieka Rimava vykazuje maximálne prietoky v jarných mesiacoch - marec, apríl. Minimálne prietoky vykazuje - august, september a október. Vodnatosť tokov a hydrologický režim povrchových tokov je závislý od vlastností povodia, ktoré vo významnej miere ovplyvňuje aj odtok podzemných vôd. Nakoľko prevažná časť územia je budovaná horninami kryštalinika a paleozolika, ktoré sa vyznačujú malou infiltračnou a kumulačnou schopnosťou, prevláda v tejto oblasti povrchový odtok. Rieka Rimava je vyčlenená ako útvar povrchových vôd SKS0014 Rimava, ktorého ekologický stav je hodnotený ako priemerný. Chemický stav je hodnotený ako dobrý.

Rieka Klenovská Rimava vykazuje najvyššie prietoky v jarnom období (marec) a v jesennom období (október). Minimálny prietok v roku 2020 vykázala v mesiaci máj. Na tejto rieke je vybudovaná vodná nádrž Klenovec. Rieka Klenovská Rimava je vyčlenená ako útvar povrchových vôd SKS0025 Klenovská Rimava, ktorého ekologický stav je hodnotený ako dobrý. Chemický stav je hodnotený ako dobrý.

Úpravy pod mostom ev. č. 72-010 budú pozostávať jedine v odstránení naplavených ostrovčekoch nečistôt, zeminy a náletovej zelene - 20 m pred a za mostom v smere toku. Odvodnenie povrchu mosta bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom mosta. Voda pozdĺž obruby bude odvedená na dláždenú plochu za rímsami a do odvodnenia priľahlej komunikácie.

Počas výstavby pretrváva riziko znečistenia (podzemných a povrchových vôd) v dôsledku havarijných stavov a nedokonalého technického stavu stavebnej techniky, kedy dochádza k úniku prevádzkových kvapalín, ktoré znečisťujú vodné prostredie. Zhotoviteľ je povinný zabezpečiť aby nedošlo ku kontaminácií povrchových a podzemných vôd. Vhodná organizácia stavebnej činnosti a dodržiavanie technologickej disciplíny (pravidelná kontrola a údržba motorových vozidiel a stavebných mechanizmov) eliminuje spomínané riziká. V prípade úniku nebezpečných látok môže dôjsť k dlhodobému narušeniu ekosystému rieky Klenovská Rimava a Rimava.

Riziko znečistenia **počas prevádzky** predstavujú havarijné stavy v rámci resp. mimo samotného telesa komunikácie a únik znečistených vôd mimo spevnené časti vozovky. Voda odtekajúca zo spevnenej časti komunikácie obsahuje rad kontaminantov pochádzajúcich z cestnej premávky (vytekajúce prevádzkové kvapaliny, oter brzdových segmentov a pneumatík a pod.), ktoré budú mať vplyv na akosť povrchových vôd. Sú to ropné látky, posypové materiály zimnej údržby. Uvedené riziká na moste ev. č. 72 - 010 pretrvávajú. Rekonštrukciou (systém odvodnenia) sa čiastočne eliminujú a naďalej budú pretrvávať. Rekonštrukciou odvodnenia na moste ev. č. 72 - 010 sa zabezpečí účinný odtok zrážkovej vody z mostného objektu.
Dodržiavaním navrhnutých opatrení a technologických postupov počas rekonštrukcie sa nepredpokladá významné ovplyvnenie vodných pomerov. Nerealizovaním rekonštrukcie by dochádzalo k postupnému zhoršovaniu technického stavu mostného objektu. Vplyv na vodné pomery v prípade havarijného stavu by tak bol ďaleko rozsiahlejší (zahatenie toku, znečistenie povrchových vôd, rozsiahlejšie stavebné zásahy a pod.).

Navrhovaná činnosť bude mať dočasný negatívny vplyv na vodné pomery v etape výstavby, rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 72 - 010 sa však počas prevádzky zníži riziko havarijných únikov s potenciálnym vplyvom na vodné pomery.

4.5 Vplyvy na pôdu

Podľa Atlasu krajiny (https://app.sazp.sk/atlassr/, citované 17.2.2022) sa v dotknutom území nachádzajú nekontaminované pôdy resp. mierne kontaminované pôdy resp. relatívne čisté pôdy. Navrhovaná rekonštrukcia nepredstavuje nový trvalý alebo dočasný záber pôdneho fondu alebo lesných pozemkov.

V prípade, ak by došlo k intoxikácií okolitej pôdy **počas výstavby** je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu. Zdrojom kontaminácie pôdy je prípadné odkvapkávanie nebezpečných látok (prevádzkových kvapalín) zo stavebných mechanizmov v období výstavby prípadne havárie.

Ak sú dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, je možné riziko kontaminácie pôd v priebehu výstavby a vplyvom havárií úplne minimalizovať. Zmierňujúce opatrenia vyplývajú zo zákona, kedy sa pri zemných prácach postupuje v zmysle zákona NR SR č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, v platnom znení a vyhlášky č. 508/2004 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva SR, v platnom znení a Metodického usmernenia číslo 2341/2006-910 MP SR – sekcie pozemkových úprav.

Zdrojom kontaminácie pôdy **počas prevádzky** sú havárie, emisie z dopravy v období prevádzky a rozptyl posypových materiálov používaných pri zimnej údržbe. Použitie anorganických posypových solí významne prispieva ku kontaminácií pôd. Najväčší podiel v týchto zmesiach má chlorid sodný, ktorého zvýšená koncentrácia sa prejaví zvyšovaním pH pôdy do alkalickej oblasti. Obsah Na^+ má vplyv aj na migráciu ťažkých kovov, ktorá sa zvyšovaním pH ďalej znižuje. Po rekonštrukcií priekop a cestného odvodnenia sa čiastočne obmedzí prenos posypových solí do pôdy.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 – 010 bude mať minimálny až nulový vplyv na pôdu. Počas výstavby by mohlo vo výnimočných prípadoch dôjsť len ku kontaminácií okolitých pôd na plochách sídelnej zelene. Počas prevádzky bude vplyv rovnaký ako pred rekonštrukciou.

Možno teda konštatovať, že hodnotená zmena rekonštrukcia mosta ev. č. 72 - 010 predstavuje porovnateľný vplyv na pôdu ako je súčasný stav.

4.6 Vplyvy na faunu a flóru

Každý vplyv negatívne pôsobiaci na vyššie popísané zložky životného prostredia (horninové prostredie, ovzdušie, pôda, voda) bude predstavovať negatívny vplyv aj na flóru a faunu.

V rámci záberu stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)“ neboli identifikované biotopy európskeho ani národného významu. V okolí mostného objektu sa nachádza sídelná zeleň. Rekonštrukcia mosta si nevyžaduje záber do okolitých biotopov.

Približne 115 m východne od navrhovanej činnosti sa nachádza navrhovaná genofondová lokalita GL30 Rimava I. kde je uvádzaný výskyt biotopov európskeho a národného významu: Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (Ls1.3 – 91E0*), Nížinné a podhorské kosné lúky (Lk1 – 6510), Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (Lk5 – 6430), Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí (Lk6), Vegetácia vysokých ostríc (Lk10). Evidované sú aj druhy živočíchov pásikavec veľký (*Cordulegaster heros*), mihuľa potiská (*Eudontomyzon danfordi*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), bobor európsky (*Castor fiber*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), užovka obojková (*Natrix natrix*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), vydra riečna (*Lutra lutra*). Tieto biotopy a druhy však nebudú rekonštrukciou existujúceho mosta ev. č. 72 – 010 ovplyvnené. K ovplyvneniu by mohlo dôjsť len v prípade havarijného úniku znečisťujúcich látok, ktoré by zasiahli aj vodný tok Rimava.

Most je situovaný v intraviláne mesta Hnúšťa. Rušivé vplyvy **počas výstavby** na synantropnú faunu a flóru budú len dočasné. Negatívny vplyv na flóru je riziko šírenia inváznych rastlín. Vzhľadom na rozsah a povahu rekonštrukcie a umiestnenie mosta je toto riziko minimálne.

Počas prevádzky sa zmena vplyvu nepredpokladá. Bude dochádzať k znečisteniu okolia komunikácie prachom, exhalátmi a prostriedkami zimnej údržby. Všetky uvedené vplyvy môžu ovplyvniť zdravotný stav a zmenu druhového zloženia bioty. Nové rušivé vplyvy nevzniknú.

Dočasný negatívny vplyv na vodnú faunu a flóru sa dá predpokladať počas rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 72-010 nad vodným tokom Klenovská Rimava. Ide o dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík ako narušenie substrátu koryta toku a zakaľovanie. Tieto zmeny sa môžu dočasne prejaviť narušením bentickej fauny a ichtyofauny, nakoľko tieto prvky biologickej kvality sú citlivé na hydromorfologické zmeny. Po ukončení stavebných prác možno očakávať, že tieto predpokladané, dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík potokov zaniknú a vrátia sa do pôvodného stavu. Kontinuita vodného toku zostane zachovaná. V prípade havarijného úniku nebezpečných látok môže dôjsť k dlhodobému narušeniu ekosystému rieky Klenovská Rimava a hlavného recipientu rieky Rimava. Riziko havarijných únikov bude minimalizované dodržaním pracovnej a technologickej disciplíny a dodržaním opatrení na ochranu životného prostredia (napr. odstraňovanie náletových drevín mimo vegetačného obdobia), ktoré sú zapracované v projektovej dokumentácii.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že rekonštrukcia nebude predstavovať zásadný negatívny vplyv na flóru a faunu, ak budú dodržané všetky navrhnuté opatrenia zahrnuté v projekte a opatrenia vyplývajúce z legislatívy a noriem. Vplyv na biodiverzitu sa nepredpokladá.

Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 – 010 predstavuje porovnateľný vplyv na faunu a flóru so súčasným stavom. V dôsledku zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a redukcií rizika havárií bude mať navrhovaná činnosť skôr pozitívny vplyv na faunu a flóru.

4.7 Vplyv na krajinu

Z hľadiska typológie reliéfu patrí údolie Rimavy do kategórie pedimentového fluviálno-denundačného reliéfu - rezanej pahorkatiny. Riešené územie je zaradené do silne členitej pahorkatiny a smerom na východ prechádza do nerozčlenenej roviny.

Geomorfologické podmienky mikroregiónu neumožnili výraznú premenu krajiny v uplynulých 40-tich rokoch v dôsledku veľkovýrobného spôsobu hospodárenia. Ucelené lány ornej pôdy majú omnoho menšie výmery ako v rovinatých oblastiach Slovenska. Zachované sú aj deliace vegetačné pásy, medze, enklávy lesa a remízky. Celkový krajinný obraz sa oproti stavu z prvej polovice 20. storočia výraznejšie nezmenil a neznížil sa podstatne ani rekreačný potenciál krajiny.

Územie extravilánu katastrálneho územia Hnúšťa je využívané najmä pre ťažbu dreva, ťažbu magnezitu prípadne chov hospodárskych zvierat, čo sa odráža aj na scenérii krajiny.

Navrhovaná rekonštrukcia existujúceho mosta ev. č. 72 – 010 sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa a nepredstavuje nový vplyv v území na krajinu.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nepredstavuje nový rušivý prvok v krajine, preto sa neočakáva vplyv na scenériu krajiny. Rekonštrukcia bude mať skôr pozitívny vplyv nakoľko dôjde k modernizácií a oprave poškodených častí mostného objektu a tým aj k vizuálnemu zlepšeniu.

4.8 Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma

Existujúci mostný objekt ev. č. 72 - 010 sa nachádza v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení (ďalej len zákona č. 543/2002 Z. z.).

Z vyššie uvedeného vyplýva, že dotknuté územie sa nachádza v území, ktoré nepodlieha zvýšenej ochrane podľa národnej alebo európskej legislatívy. Navrhovaná činnosť je situovaná v dostatočnej vzdialenosti od chránených území a nie je predpokladané ich ovplyvnenie.

Najbližšie veľkoplošné chránené územie podľa zákona č. 543/2002 Z. z. je Národný park Muránska planina, vo vzdialenosti cca 8,969 km (ochranné pásmo NP) severne od navrhovanej činnosti. Najbližšie maloplošné chránené územie podľa zákona č. 543/2002 Z. z. je Prírodná pamiatka Burda, vo vzdialenosti cca 6,916 km východne od rekonštrukcie mosta ev. č. 72 - 010.

Najbližšie chránené územia sústavy Natura 2000 sú územie európskeho významu SKUEV0366 Drienčanský kras (cca 5,135 km juhovýchodne od navrhovanej činnosti) a chránené vtáčie územie SKCHVU017 Muránska planina – Stolica (cca 10,271 km severozápadne od navrhovanej činnosti).

Približne 170 m západne od navrhovanej rekonštrukcie sa nachádza chránený strom ev. č. S 149 Katalpa v Hnúšti. Ide druh katalpa bignóniovitá (*Catalpa bignonioides*). V ochrannom pásme tohto chráneného stromu platí 3. stupeň ochrany. Navrhovaná rekonštrukcia tento strom vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť neovplyvní.

Pri činnostiach, ktorými môžu byť poškodené druhy alebo biotopy národného alebo európskeho významu je potrebný súhlas od orgánu ochrany prírody podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení.

Počas výstavby sa nepredpokladá negatívny priamy alebo nepriamy vplyv na chránené územia, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej činnosti. Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 – 010 zvýši bezpečnosť cestnej premávky čím zníži riziko havárie s prípadným únikom znečisťujúcich látok.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nebude mať negatívny vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma ani územia sústavy Natura 2000.

4.9 Vplyv na ÚSES

Ekologickú stabilitu územia tvorí sieť okolitých biocentier a biokoridorov. **Nadregionálne biocentrum** tvorí masív Klenovského Vepra na severozápadnom okraji územia. Západným okrajom územia, po hrebeňoch medzi Klenovským Veprom a Sincom, prebieha **nadregionálny biokoridor**.

V širšom území od navrhovanej činnosti sa nachádzajú **biocentrá regionálneho významu**:

- Ostrá (1011,4 m.n.m.), nachádzajúce sa na severozápadnom okraji širšieho územia. Ide o zalesnený masív a časť severo-južne orientovaného hrebeňa.
- Bodnárka (833,3 m.n.m.), nachádzajúce sa na západnom okraji širšieho územia. Ide o lesný komplex, ktorý je relatívne blízky potenciálnej vegetácii (kvetnaté bučiny a jedľové lesy).

V riešenom území a širšom okolí sa nachádzajú **biokoridory regionálneho významu**:

- Vlastný tok Rimavy (hydricko-terestrický biokoridor).
- Regionálny biokoridor prebiehajúci hrebeňmi západne od Hnúšte, prepájajúci biocentrá Hradová - Ostrá - Bodnárka – Žabica.

Ďalej sa v katastrálnom území Hnúšťa nachádzajú navrhované **biocentrá miestneho významu**:

- Vrcholová časť masívu Sinec (zalesnený komplex pôvodnej vegetácie).
- Vrcholová časť Burianky (zalesnený komplex pôvodnej vegetácie).
- Vrcholová časť vrchu Ohrablo (zalesnený komplex pôvodnej vegetácie).
- Kvakov vŕšok (lesné spoločenstvá kombinované s lúčnymi enklávami).
- Štepový vrch (zalesnený komplex pôvodnej vegetácie).
- Vrch Cigán (lesné spoločenstvá kombinované s lúčnymi enklávami).

Medzi navrhované **biokoridory miestneho významu** patria:

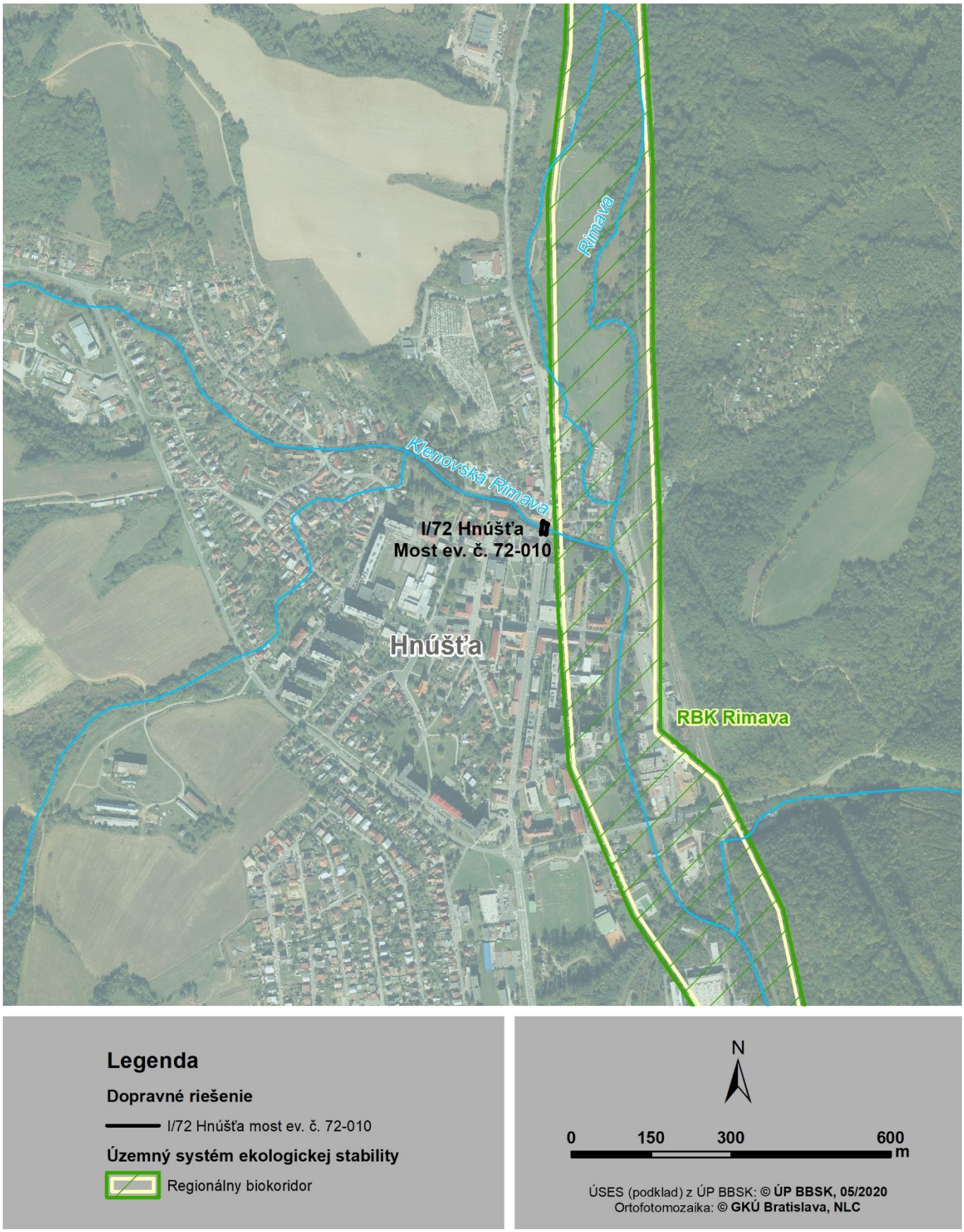
- Hydricko- terestrický biokoridor tok Klenovskej Rimavy (vodný tok + brehový porast).
- Lesný masív medzi Kvakovým vŕškom a Cigánom.
- Tok Kotlišského potoka s brehovým porastom.
- Tok Sineckého potoka s brehovým porastom.
- Tok potoka Zbojište s brehovým porastom.

Z uvedených prvkov územného systému ekologickej stability existujúci most ev. č. 72 – 010 premosťuje navrhovaný hydricko- terestrický **biokoridor tok Klenovskej Rimavy**. Vplyv rekonštrukcie bude na tento biokoridor len dočasný (možné dočasné zakalenie vody, hluk stavebných mechanizmov) a po ukončení stavebných prác pominie. V dôsledku zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky rekonštrukciou mosta sa zníži riziko úniku škodlivých látok do tohto biokoridoru v prípade havarijnej udalosti.

Navrhovaná rekonštrukcia je situovaná **v blízkosti toku Rimavy**, ktorá tvorí spolu s brehovými porastmi hydricko - terestrický biokoridor. Existujúci most ev. č. 72 - 010 je vzdialený od tohto regionálneho biokoridoru približne 114 m a bez významného negatívneho vplyvu na funkčnosť biokoridoru. Biokoridor na migráciu využívajú predovšetkým akvatické a semiakvatické druhy organizmov. Vyskytuje sa tu napríklad vydra riečna (*Lutra lutra*) alebo bobor vodný (*Castor fiber*), ktoré využívajú na migráciu aj menšie vodné toky (vrátane periodických tokov). Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 – 010 môže tento biokoridor ovplyvniť len v prípade havarijnej udalosti. Riziko takýchto udalostí bude naopak po rekonštrukcií znížené.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nebude predstavovať nový významný negatívny vplyv na vyššie uvedené prvky územného systému ekologickej stability. Mierne pozitívny vplyv sa prejaví zvýšením bezpečnosti cestnej premávky a znížením rizika havárií s prípadným únikom nebezpečných látok v blízkosti vodných tokov Klenovská Rimava a Rimava.

Obrázok 2 Prvky ÚSES v dotknutom území



4.10 Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Pripravovaná stavba rekonštrukcie existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého mesta Hnúšťa (https://mesto.hnusta.sk/mesto/uzemny-plan/, citované 17.2.2022). Rekonštrukcia mosta bola projektovaná v rámci stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, 2. Etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa“ spracovanej v stupni DSP/DRS 12/2019. V rámci cesty I/72 sú ďalej pripravované nadväzujúce rekonštrukcie „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Hnúšťa“ a „Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa – I/72 Hačava – most ev. č. 72-011“.

Realizáciou rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 72 – 010 nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií. Dotknuté územie sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa. Navrhovaná rekonštrukcia nebude mať negatívny vplyv na okolitú zástavbu. Pozitívny vplyv sa prejaví v plynulejšej a bezpečnejšej priestupnosti a dostupnosti územia. Počas výstavby bude v dotknutom úseku dočasne spomalená cestná premávka. Počas prevádzky sa však dopravná situácia na ceste I/72 oproti súčasnému stavu zlepší.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nepredstavuje nový vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

4.11 Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská

Mesto Hnúšťa patrí v regióne medzi najskôr osídlené územie, prvá zmienka je písomne doložená roku 1334 v súvislosti s výberom pápežskej dane. Skutočný vznik sa datuje do 12. storočia.

V meste Hnúšťa alebo okolí sú evidované nasledujúce národné kultúrne pamiatky:

- Pomník J. R. Franciscihо – Hnúšťa, číslo ÚZKP SR: 1047/0.
- Dom pamätný revolucionárov národného výboru, číslo ÚZKP SR: 3481/1-2.
- Vila Petrivalského – Hnúšťa, číslo ÚZKP SR: 11262/0.
- Kaplnka pohrebná – Hnúšťa, číslo ÚZKP SR: 2614/0
- Hrob M. Hrebendu na cintoríne – Hačava, číslo ÚZKP SR: 1142

Ďalej sa v okolitých obciach nachádzajú klasicistické kostoly evanjelickej cirkvi augsburského vyznania. V Polome zvonica zo začiatku 19. storočia, v Brádne niekoľko starých zrubových domov. Evanjelické kostoly so stredovekými gotickými nástennými maľbami a vzácnymi zaoblenými krstiteľnicami a drevenými dverami (13. stor.) v Rimavskom Brezove, Rimavskej Bani, Kyjaticiach a Kraskove - všetky vyhlásené za národné kultúrne pamiatky. V Kyjaticiach archeologický nález žiarových pohrebísk zo strednej doby bronzovej - tzv. Kyjatická kultúra.

Vzhľadom na charakter a povahu uvedených pamiatok nepredpokladáme významný negatívny vplyv navrhovanej činnosti. Najbližšie sa k navrhovanej rekonštrukcií nachádza Dom pamätný revolucionárov národného výboru, číslo ÚZKP SR: 3481/1-2. Táto pamiatka môže byť počas výstavby dočasne ovplyvňovaná zvýšenou prašnosťou zo stavebných prác.

Rekonštrukciou existujúceho mosta ev. č. 72 - 010 sa nepredpokladá významný negatívny vplyv na kultúrno-historické pamiatky a archeologické náleziská.

4.12 Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

V predmetnom území a ani v širšom okolí nebolo identifikované žiadne paleontologické nálezisko.

V širšom území sa nachádzajú významné geologické lokality:

- Hnúšťa-Mútnik – výskyt najväčších karpatských kryštálov pyritu.
- Klenovec – výskyt žíl alpského typu s minerálmi, klinochlór, kremeň, rutil, brookit, anatas, titanit, albit, kalcit.

Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 nebude mať vplyv na tieto zložky životného prostredia.

4.13 Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré nebudú negatívne ovplyvnené. Počas výstavby bude čiastočne obmedzená premávka na ceste I/72 resp. na mostnom objekte ev. č. 72 – 010, čo môže pôsobiť mierne negatívne v prípade vonkajších hromadných podujatí v meste Hnúšťa. Tento vplyv bude dočasný a po ukončení rekonštrukcie pominie.

Ľudové remeslá a tradície nebudú navrhovanou rekonštrukciou mosta ev. č. 72 – 010 významne negatívne ovplyvnené.

4.14 Iné vplyvy

Pri posudzovaní vplyvov na zložky životného prostredia je potrebné brať do úvahy aj kumulatívne vplyvy, teda čiastkové vplyvy pochádzajúce z viacerých zdrojov existujúcich ako aj plánovaných činností. Podľa informačného systému EIA/SEA sú v širšom okolí navrhované iné činnosti:

- Skládka odpadov Hnúšťa – zmena činnosti č. 2 – ide o rozšírenie skládky čo bude znamenať aj zintenzívnenie súčasných negatívnych vplyvov skládky. Zároveň v prípade realizácie rozšírenia skládky môžeme v území očakávať dočasné zvýšenie prašnosti v čase realizácie výstavby.
- Skládka odpadov Hnúšťa – vybudovanie zbernej nádrže priesakových kvapalín – realizácia tejto činnosti môže znamenať dočasné zvýšenie prašnosti a hluku počas výstavby.
- Výrobňa elektrickej energie Bio CON 1, Hnúšťa – rozšírenie palivovej základne – táto činnosť nepredstavuje významný nový kumulatívny negatívny vplyv v synergií s navrhovanou činnosťou.

Na ceste I/72 sú ďalej plánované nasledovné rekonštrukcie, ktorých vplyvy v prípade súbežnej výstavby môžu pôsobiť v riešenom území kumulatívne:

- Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, 2. Etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa.
- Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Hnúšťa.
- Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa – I/72 Hačava – most ev. č. 72-011.

V prípade súbežnej výstavby týchto činností je potrebné uvažovať s dočasnými vplyvmi zvýšenej hlučnosti a prašnosti zo staveniska. Výraznejšie by bolo aj spomalenie cestnej premávky na ceste I/72 v úseku Rimavská Baňa – Hnúšťa (Hačava). Išlo by o dočasné vplyvy, ktoré po ukončení rekonštrukcií pominú. Následkom rekonštrukcií úsekov cesty I/72 sa v území zlepší dopravná situácia a bezpečnosť cestnej premávky s pozitívnym dopadom na životné prostredie.

Pri hodnotení kumulatívnych vplyvov je potrebné brať do úvahy skutočnosť, že riešené územie spadá do oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Hnúšťa a miestnych častí Brádno, Hačava, Likier, Polom, mesta Tisovec a miestnych častí Rimavská Píla a obce Rimavské Brezovo. K emisiám v riešenom územní prispievajú najmä:

- Gemerská nerudná spoločnosť, a.s. ťažba, úprava, spracovanie silikátových surovín.
- INTOCAST Slovakia a.s. – výroba magnezitových produktov.
- Doprava.
- Lokálne kúreniská.

Iné vplyvy na zložky životného prostredia sa nepredpokladajú.

4.15 Vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov

Vplyv na zdravie obyvateľstva pri cestných komunikáciách možno hodnotiť hlavne vo vzťahu k hlukovej, emisnej a svetelnej záťaži pochádzajúcej z cestnej premávky nielen počas prevádzky ciest, ale aj ich výstavby. Predmetný úsek sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa. V prípade rekonštrukcie existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 sa nepriaznivé vplyvy na obyvateľov mesta Hnúšťa a občanov prechádzajúcich územím, vzťahujú len na obdobie výstavby. Ide o vplyvy spôsobené samotnou rekonštrukciou (zvýšený hluk, emisie, prašnosť, vibrácie, obmedzenie

a zaťaženie dopravy a pod.). Vplyvy budú dočasné a priestorovo obmedzené na miesto vykonávania stavebných prác a eliminované navrhnutými opatreniami a vhodnou organizáciou výstavby. Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v platnom znení. Prekročenie limitných hodnôt pre hluk a emisie sa nepredpokladá.

V období výstavby bude dostupnosť a prepojenosť územia čiastočne ovplyvnená prechodnými dopravnými opatreniami. Riadenie premávky bude zabezpečené cestnou svetelnou signalizáciou.

Existujúci most ev. č. 72 - 010 je v súčasnosti v zlom technickom stave, čím sa znižuje bezpečnosť a plynulosť premávky. V období prevádzky po rekonštrukcií sa predpokladá pozitívny vplyv na bezpečnosť obyvateľov.

Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 - 010 bude mať skôr pozitívny vplyv na obyvateľov.

5 Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení - ďalej iba Oznámenie - je spracované pre navrhovanú činnosť „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)“.

Štátna cesta I/72 na ktorej sa nachádza most ev. č. 72 - 010 predstavuje významnú spojnicu okresov Brezno – Rimavská Sobota. Riešená stavba sa nachádza na ceste I/72 v Banskobystrickom kraji. Účelom stavby je rekonštrukcia a modernizácia mostného objektu ev. č. 72 - 010, a tým z hľadiska komplexného riešenia dopravy v danom území zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, zvýšenie komfortu dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva. Stavebnými úpravami mosta ev. č. 72-010 sa odstráni nevyhovujúci technický stav z dôvodu opotrebovania vplyvom dopravnej záťaže a vplyvu klimatických podmienok.

Pripravovaná stavba rekonštrukcie existujúceho mostného objektu ev. č. 72 - 010 je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého mesta Hnúšťa (https://mesto.hnusta.sk/mesto/uzemny-plan/, citované 17.2.2022). Rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 72 - 010 bola projektovaná v rámci projektovej dokumentácie stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, 2. Etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa“ spracovanej v stupni DSP/DRS 12/2019.

Stručný popis územia

Cesta I/72 na ktorej sa nachádza most ev. č. 72 - 010 prechádza v koridore rieky Rimava. Dotknuté územie sa nachádza v Banskobystrickom kraji, okrese Rimavská Sobota v katastrálnom území Hnúšťa v intraviláne. Nadmorská výška dosahuje 291 m n.m. Oblasť patrí do geomorfologického celku Revúcka vrchovina.

Predmetné územie sa nachádza v regióne Slovenského rudohoria v jeho západnej časti. Táto časť sa vyznačuje pestrou a komplikovanou stavbou, ktorá je výsledkom niekoľkoetapových hercýnskych a alpínskych tektonických procesov. Hercýnske tektonické procesy boli charakterizované najmä strednokôrovím násunom litotektonických jednotiek. Vo veporskom kryštaliniku je zastúpená najmä stredná jednotka (v zmysle Bezáka, 1994), tvorená stredno až vysoko metamorfovanými komplexmi (pararuly, ortoruly, amfibolity, migmatity), ktoré sú intrudované v závere kolízneho štádia granitoidmi typu S. Stredná jednotka bola nasunutá na spodnú jednotku tvorenú najmä svorovými komplexmi, ktoré vychádzajú na povrch v alpínskych tektonických zónach predovšetkým v južnej časti (Bezák, V., a kol.,1999). Predmetné územie sa nachádza v časti kde prevládajú fluviálne sedimenty: piesčité a ílovité hliny, íly a hlinité štrky nív riek a potokov.

Podľa klimatickej klasifikácie Slovenska (Klimatický atlas SR, 2015), patrí hodnotené územie navrhovanej zmeny do klimatickej oblasti, okrsku T7 – teplý, mierne vlhký, s chladnou zimou (január ≤ -3°C, Iz = 0 až 60. Priemerná teplota v júli dosahuje 18,3 °C, v januári -3,7 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok v dotknutej oblasti dosahuje 758 mm.

Podľa Hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002) patrí skúmané územie do hydrogeologického regiónu - kryštalinikum Stolických vrchov a Revúckej vrchoviny v povodí Slanej. Územie patrí do povodia rieky Rimava s hydrologickým poradím 4-31-03-029 resp. do jej čiastkového povodia rieky Klenovská Rimava s hydrologickým poradím 4-31-03-028.

Podľa Atlasu krajiny (https://app.sazp.sk/atlassr/, citované 17.2.2022) sa v dotknutom území nachádzajú nekontaminované pôdy resp. mierne kontaminované pôdy resp. relatívne čisté pôdy. Navrhovaná rekonštrukcia nepredstavuje nový trvalý alebo dočasný záber pôdneho fondu alebo lesných pozemkov.

V rámci záberu stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)“ neboli identifikované biotopy európskeho ani národného významu. V okolí mostného objektu sa nachádza sídelná zeleň. Rekonštrukcia mosta si nevyžaduje záber do okolitých biotopov. V rámci blízkeho okolia sa vyskytujú sekundárne biotopy – mestská zeleň.

Existujúci most ev. č. 72 - 010 sa v predmetnom úseku nachádza v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení.

Most ev. č. 72 – 010 premosťuje hydricko- terestrický biokoridor tok Klenovskej Rimavy a je situovaný v blízkosti toku Rimavy, ktorá tvorí spolu s brehovými porastmi hydricko - terestrický biokoridor. Existujúci most ev. č. 72 - 010 je vzdialený od tohto regionálneho biokoridoru približne 114 m a bez významného negatívneho vplyvu na funkčnosť biokoridoru.

Rekonštrukcia mosta nevyžaduje nový trvalý ani dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.

Stručný popis vplyvov

Tabuľka 2 Stručný popis vplyvov

Vplyvy na zložky životného prostredia	Vplyvy počas výstavby	Vplyvy počas prevádzky
Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery	**Nevýznamný**	**Pozitívny**
Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 - 010 predstavuje pozitívny vplyv v porovnaní s aktuálnym stavom (stabilizácia mostného objektu).		
Vplyvy na klimatické pomery	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Povaha a rozsah predmetnej stavby nedáva predpoklad k ovplyvneniu klimatických pomerov makroklímy a mezoklímy. Mikroklimatické pomery v koridore mosta ev. č. 72 - 010 nebudú rekonštrukciou ovplyvnené. Rekonštrukcia cesty nepredstavuje väčší vplyv na klimatické pomery ako je aktuálny stav mosta.		
Vplyvy na ovzdušie	**Mierne negatívny**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 - 010 bude predstavovať porovnateľný vplyv na ovzdušie ako v skutkovom stave.		
Vplyvy na vodné pomery	**Mierne negatívny**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Predpoklad znečistenia alebo zmeny hydrologického režimu je najmä v rizikových situáciách. Dodržiavaním navrhnutých opatrení a technologických postupov počas rekonštrukcie sa nepredpokladá významné ovplyvnenie vodných pomerov. Počas prevádzky je riziko znečistenia čiastočne eliminované. Pri technologickom riešení stavby boli zohľadnené možné riziká vodných pomerov na stavbu aby sa predišlo k jej narušeniu prípadne haváriám. Navrhovaná činnosť bude mať dočasný negatívny vplyv na vodné pomery v etape výstavby rekonštrukcie mosta ev. č. 72-010. Počas prevádzky sa však zníži riziko havarijných únikov s potenciálnym vplyvom na vodné pomery.		
Vplyvy na pôdu	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia existujúceho mosta ev. č. 72-010 si nevyžaduje nový trvalý ani dočasný záber poľnohospodárskej pôdy. Most sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa. V okolí sa nachádzajú len pôdy na plochách sídelnej zelene.		

Vplyvy na zložky životného prostredia	Vplyvy počas výstavby	Vplyvy počas prevádzky
Vplyvy na faunu a flóru	**Mierne negatívny**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom, mierne pozitívny**
Vplyv na synantropnú flóru a faunu je pri rekonštrukcií obmedzený na obdobie výstavby. Flóra bude ovplyvnená iba odstránením vegetácie a náletových drevín na mostnom objekte. Synantropná fauna bude ovplyvnená dočasnými rušivými vplyvmi. Nepredpokladá sa ovplyvnenie biodiverzity. Rekonštrukcia mosta znamená pozitívny vplyv na faunu a flóru v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a zníženia rizika havárií.		
Vplyvy na krajinu	**Nevýznamný**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom, mierne pozitívny**
Rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ev. č. 72-010 nepredstavuje nový rušivý prvok v krajine. Most sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa.		
Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Most ev. č. 72-010 sa nachádza v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení. Rekonštrukcia nebude mať negatívny vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma ani územia sústavy Natura 2000.		
Vplyvy na ÚSES	**Bez vplyvu**	**Mierne pozitívny**
Rekonštrukcia mosta ev. č. 72-010, je v súlade s územným plánom dotknutého mesta Hnúšťa. Rekonštrukcia nebude predstavovať nový negatívny vplyv na prvky územného systému ekologickej stability. Mierne pozitívny vplyv sa prejaví zvýšením bezpečnosti cestnej premávky a znížením rizika havárií s prípadným únikom nebezpečných látok do toku Klenovskej Rimavy a Rimavy.		
Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme	**Mierne negatívny**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia mosta ev. č. 72-010 sa nachádza v intraviláne mesta Hnúšťa a je v súlade s územným plánom mesta Hnúšťa. Rekonštrukcia nepredstavuje nový vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme. Počas výstavby bude dočasne spomalená premávka na ceste I/72 v meste Hnúšťa.		
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská	**Mierne negatívny**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Vzhľadom na charakter a povahu uvedených pamiatok nepredpokladáme významný negatívny vplyv navrhovanej činnosti. Najbližšie sa k navrhovanej rekonštrukcií nachádza Dom pamätný revolucionárov národného výboru, číslo ÚZKP SR: 3481/1-2. Táto pamiatka môže byť počas výstavby dočasne ovplyvňovaná zvýšenou prašnosťou.		
Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
V predmetnom území a ani širšom okolí nebolo identifikované žiadne paleontologické nálezisko. Významné geologické lokality v širšom území nebudú ovplyvnené.		

Vplyvy na zložky životného prostredia	Vplyvy počas výstavby	Vplyvy počas prevádzky
Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	**Mierne negatívny**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Ľudové remeslá a tradície nebudú negatívne ovplyvnené. Počas výstavby bude dočasne obmedzená premávka na ceste I/72 v centre mesta Hnúšťa.		
Iné vplyvy	**Mierne negatívny**	**Pozitívny vplyv**
Kumulatívne vplyvy sa v prípade súbežnej realizácie iných plánovaných stavebných činností môžu prejaviť zvýšenou prašnosťou a hlučnosťou v území počas výstavby. Tiež by mohlo dôjsť k dočasnému výraznejšiemu spomaleniu cestnej premávky na ceste I/72.		
Vplyvy na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	**Mierne negatívny vplyv**	**Pozitívny vplyv**
Počas výstavby budú obyvatelia vystavený negatívnym vplyvom dočasne a tieto vplyvy budú eliminované vhodnou organizáciou stavebných prác. Počas prevádzky sa zlepší najmä bezpečnosť a plynulosť premávky.		

Z vyššie uvedeného vyplýva, že charakter zmeny „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa (rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 Rimavská Baňa – Hnúšťa)“ nedáva predpoklad na významné ovplyvnenie životného prostredia. Najväčší vplyv na životné prostredie bude počas výstavby. Tento vplyv je však dočasný. Rekonštrukciou mosta ev. č. 72-010 môže dôjsť k dočasnému negatívnemu vplyvu na vodné pomery rieky Klenovská Rimava a Rimava dočasným zakalením. Počas prevádzky sa očakáva zlepšenie plynulosti a bezpečnosti premávky. Ide o pozitívnu zmenu pre obyvateľov mesta Hnúšťa ako aj ľudí prechádzajúcich daným územím. Nerealizovaním rekonštrukcie by mohlo dôjsť k zhoršovaniu technického stavu a v extrémnom prípade až k zrúteniu mostného objektu ev. č. 72-010. Vplyv na zložky životného prostredia by tak bol ďaleko rozsiahlejší (rozsiahlejšie stavebné zásahy, zahatenie toku, zásah do biotopov a pod.).

Všetky vplyvy na zložky životného prostredia boli posúdené s predpokladom dodržiavania zmierňujúcich opatrení, ktoré sú zapracované v projektovej dokumentácií pre realizáciu stavby (DRS) s náležitosťami dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) pre stavbu „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, 2. Etapa – I/72 Rimavská Baňa – Hnúšťa“.

6 Prílohy

6.1 Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

6.2 Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

Mapa širších vzťahov je súčasťou dokumentu ako samostatná príloha.

6.3 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Ako podklad pre vypracovanie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z., v platnom znení bola Dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS) s náležitosťami dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) (HBH Projekt spol. s r.o., 2019) a k nej nasledovné vypracované podklady:

- Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 - 010 – technická správa (HBH Projekt spol. s r.o., 2019)
- Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 – jestvujúci stav – búracie práce (HBH Projekt spol. s r.o., 2019)
- Rekonštrukcia mosta ev. č. 72 – 010 – nový stav – návrh rekonštrukcie (HBH Projekt spol. s r.o., 2019)

Dokumentácia pre stavebné povolenie (Technická správa a relevantná časť výkresov) je súčasťou dokumentu ako samostatná príloha 3 na priloženom CD.

7 Dátum spracovania

Oznámenie bolo spracované v Ateliéri ekológie firmy HBH Projekt spol. s.r.o., pracovisko organizačnej zložky Slovensko, Banská Bystrica.

Dátum spracovania: máj 2022

8 Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Vypracovali:

Ing. Peter Mikoláš (p.mikolas@hbhprojekt.sk)

- Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2002 Z. z.
- Autorizovaná osoba podľa § 28a zákona č. 543/2002 Z. z.

Ing. Martin Smolek (m.smolek@hbhprojekt.sk)

GIS, mapové prílohy

Zodpovedný riešiteľ:

RNDr. Marek Sekerčák (m.sekercak@hbhprojekt.sk)

- Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z. z.
- Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2002 Z. z.
- Znalec v zozname znalcov podľa zákona č.382/2004 Z. z., odbor: Ochrana životného prostredia, odvetvia: Odhad škôd v životnom prostredí, Ochrana prírody a krajiny

.....

HBH Projekt spol. s r.o.

Ateliér ekológie

Organizačná zložka Slovensko

Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica

9 Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Ladislav Štulajter .....

Námestník úseku investičnej výstavby IVSC BB

Slovenská správa ciest
Skuteckého 32
974 23 Banská Bystrica