I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu

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 8

3.2.1 Požiadavky na vstupy 11

3.2.2 Údaje o výstupoch 13

3.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie 17

3.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov 17

3.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice 17

3.6 Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí 17

4 Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 20

4.1 Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery 20

4.2 Vplyvy na klimatické pomery 20

4.3 Vplyvy na ovzdušie 21

4.4 Vplyvy na vodné pomery 21

4.5 Vplyvy na pôdu 22

4.6 Vplyvy na faunu a flóru 23

4.7 Vplyv na krajinu 25

4.8 Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma 26

4.9 Vplyv na ÚSES 26

4.10 Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme 26

4.11 Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská 27

4.12 Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality 27

4.13 Vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy 27

4.14 Iné vplyvy 27

4.15 Vplyv na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov 27

5 Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie 29

6 Prílohy 33

6.1 Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia 33

6.2 Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe 33

6.3 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti 33

7 Dátum spracovania 34

8 Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia 35

9 Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa 36

Zoznam príloh na CD:

Príloha 1: Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Príloha 2: Prehľadná situácia v mierke 1:1 500

Príloha 3: Dokumentácia k Zmene navrhovanej činnosti

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 „I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu“.

Súčasný stav cesty v predmetnom úseku je neuspokojivý a nespĺňa podmienky pre plynulú a bezpečnú dopravu, čo je hlavným dôvodom pre rekonštrukciu problematického a poškodeného úseku cesty I/66.

Predmetom predkladaného Oznámenia o zmene je rekonštrukcia poškodených častí vozovky a mostného objektu, ako aj realizácia nového technického vybavenia cesty.

Po podaní tohto Oznámenia vydá príslušný orgán, ktorým je v tomto prípade Okresný úrad Brezno, 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
Investičná výstavba a správa ciest
Miletičova 19
820 05 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

Ing. Svetlana Malárová – odborný zamestnanec prípravy stavieb
Tel: 048/4343 244
E-mail: svetlana.malarova@ssc.sk

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. Lenka Mlynarčíková
Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica
email: l.mlynarcikova@hbhprojekt.sk

Mgr. 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

Spracovateľ projektovej dokumentácie v stupni DSP/DRS:
HBH Projekt spol. s.r.o. – organizačná zložka Slovensko
Kapitulská 313/12, SK 974 01, Banská Bystrica
Hlavný inžinier projektu: Ing. Vojtech Lukáč
Zodpovedný projektant: Ing. Vojtech Lukáč
Tel. č.: +421 948 874 023

2 Názov zmeny navrhovanej činnosti

I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu

3 Údaje o zmene navrhovanej činnosti

3.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti

Začiatok úseku rekonštrukcie cesty I/66 sa nachádza za intravilánom obce Telgárt v smere na Poprad, v km 179,900 pasportu cesty. Sanácia zosuvu končí za sedlom Besník v km 182,300 pasportu cesty. Trasa cesty v predmetnom úseku I/66 vedie čiastočne v súbehu so železničnou traťou č. 173 Červená Skala – Margecany a riekou Hron, ktorý tu pramení.

Umiestnenie podľa administratívneho členenia Slovenska:

Kraj:	Banskobystrický
Okres:	Brezno
Katastrálne územie:	Telgárt
Parcelné číslo:	4158/7, 4387/2, 4799/2, 4457/2, 4457/3, 4457/4, 4457/5

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

Cesta I/66 je vedená od štátnej hranice s Maďarskom cez Šahy, Zvolen, Banskú Bystricu, Brezno, Telgárt, Poprad, Kežmarok a končí za obcou Podspády na hraniciach s Poľskom.

Úprava cesty I/66 je navrhnutá ako dvojpruhová, smerovo nerozdelená cestná komunikácia kategórie C 7,5/60. Celková dĺžka úseku je 2 400 m. Kategória cesty je navrhnutá vzhľadom na výhľadové dopravné zaťaženie s ohľadom na jej charakter a zaradenie do cestnej siete. Smerové a výškové vedenie ostane zachované.

Dôležitým hľadiskom pre návrh rekonštrukcie úseku cesty I/66 bola bezpečnosť cestnej premávky, a to z dôvodov dopravných, spoločenských, ale aj ekonomických. Súčasný stav je neuspokojivý a nespĺňa podmienky pre plynulú a bezpečnú dopravu. Rekonštruovaná cesta umožní skvalitnenie prepravnej kapacity a bezpečnosti premávky a zníženie spotreby pohonných hmôt. Bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky bude zabezpečená samotnými technickými parametrami navrhovanej cesty, ktoré zohľadňujú aj zimnú údržbu komunikácie, a tiež navrhnutými záchytnými bezpečnostnými zariadeniami, vybavením cesty a zvislým i vodorovným dopravným značením.

Rekonštrukcia je zameraná na celkovú rekonštrukciu cesty I/66 v danom úseku. Frézovanie asfaltových vrstiev, sanácia podložia, položenie nových asfaltových vrstiev, rekonštrukcia systému odvodnenia, priepustov a rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 66-157 a realizácia zvislého a vodorovného dopravného značenia. Prehľadný popis rekonštrukcie je uvedený v nasledovnej tabuľke.

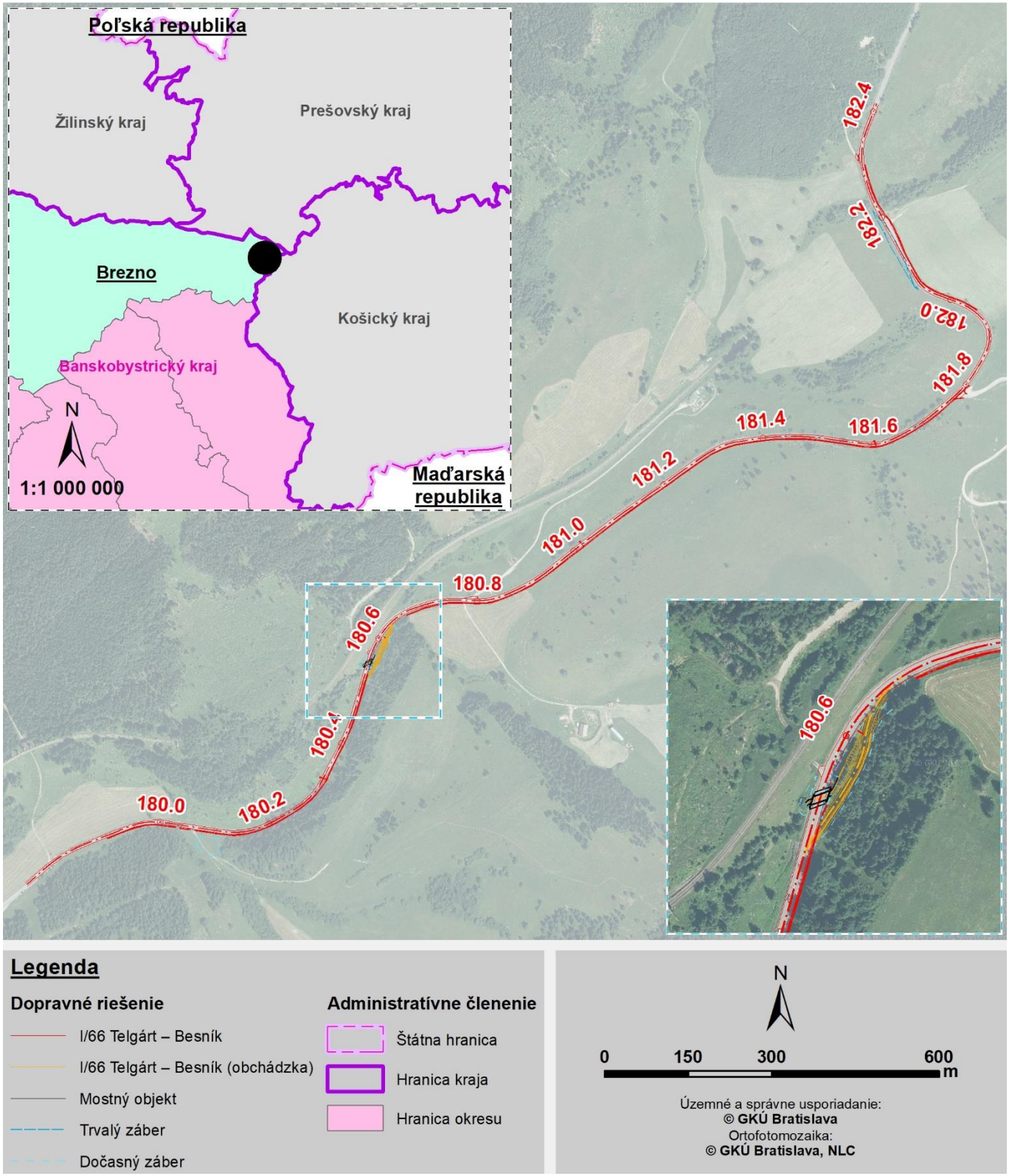
Tabuľka 1: Popis rekonštrukcie

Zmena objektov		Riešenie objektov
101-00	Cesta I/66	▪ recyklácia konštrukcie vozovky na mieste ▪ realizácia komplexného systému odvodnenia (prefabrikovaná priekopa, pozdĺžna drenáž vrátane kontrolných šachiet) ▪ rekonštrukcia existujúcich priepustov ▪ výmena existujúcich zvodidiel za nové s úrovňou zachytenia H1 ▪ osadenie nových zvodidiel s úrovňou zachytenia H1 ▪ rekonštrukcia zjazdov, vrátane doplnenia odvodňovacích žľabov, aby sa zamedzilo vtekaniu vody na vozovku

Zmena objektov		Riešenie objektov
102-00	Obchádzková trasa	Obchádzková trasa je potrebná pre realizáciu mostného objektu SO 201. Navrhnutá je ako jednosmerná s celkovou šírkou 3,500 m. Premávka bude riadená cestnou svetelnou signalizáciou. V pravostrannej priekope sa použije žľabovka s predĺženou stenou, uložená do lôžka zo štrkodrviny, ktorú je možné opätovne použiť na SO 101. Zatrubnenie vodného toku Hron pozdĺž obchádzkovej trasy sa realizuje s rúrami s kolenom alebo ohnutými rúrami.
201-00	Most ev. č. 66-157	Most je navrhnutý ako rámová integrovaná železobetónová konštrukcia. Založenie mostného objektu je plošné. Rozpätie mosta je navrhnuté na predpoklad zväčšenia prietoku Q 100. Kategória na moste je C 9,5. Pred, pod a za mostom bude realizované spevnenie toku v rámci projektu mosta. Pred mostom je navrhnutý spomaľovací prvok (prah, balvany) v toku na „rozbitie“ prúdiaceho účinku vody. Múry v vyhovujúcom stave – kamenné murivo bude vyškárované a budú urobené nutné opravy. Múry v nevyhovujúcom stave (alebo chýbajúce) – sa odstránia a budú vybudované nové železobetónové múry, plošne založené.
601-00	Meteostanica	Meteostanica sa umiestni v priesmyku Pusté Pole, v km 182,135. Čitateľná bude smerom na Telgárt a bude na solárny pohon. Na oceľovom stožiari bude osadená značka s premennými prevádzkovými informáciami (ZPI1) so zaintegrovaným cestným meteorologickým zariadením (CMZ).

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 cesty I/66



Technický stav existujúcej cesty I/66:

Súčasná komunikácia zodpovedá kategórii C 7,5/60. Na predmetnom úseku cesty I/66 sa tvoria lokálne viditeľné priečne a pozdĺžne trhliny a iné deformácie vozovky prevažne na ľavej strane jazdného pruhu vozovky v smere Telgárt – Poprad. Existujúci systém odvodnenia nie je funkčný a ani dostatočný. V úseku cesty v km 181,360 sa nachádza existujúci mostný objekt, ev. č. 66-157, ktorý je v zlom stavebno - technickom stave. Uvedený stav celého úseku cesty pretrváva dlhšiu dobu. Tento stav sa výrazne zhoršuje a na niektorých miestach dochádza v trhline k poklesu až o 10 cm. Zo sledovania stavu vozovky v tomto úseku, možno predpokladať, že sa bude neustále zhoršovať a môže dôjsť k úplnému odtrhnutiu časti vozovky. Komunikácia je v predmetnom úseku zaradená do IV. triedy dopravného zaťaženia - stredné. Podľa výsledkov sčítania dopravy v SR v roku 2015, v úseku (90990) prejde za 24 hodín 1715 vozidiel. Z toho 338 nákladných, 1355 osobných a 22 motocyklov.

3.2.1 Požiadavky na vstupy

3.2.1.1 Záber pôdy

Obdobie výstavby

Rekonštrukciou existujúcej cesty dôjde k dočasnému a minimálnemu novému trvalému záberu a to na pozemkoch trvalých trávnych porastov (TTP). K záberu lesného pôdneho fondu (LPF) nedôjde. Na dotknutých plochách sú evidované fluvizeme glejové (BPEJ: 1068445, 1083685, 1083785). Dočasný ročný záber bude predstavovať najmä obchádzková trasa, ktorá je nevyhnutná pre realizáciu mostného objektu 201 – 00 a zriadenie staveniska. Prístupovú cestu na stavenisko nebude potrebné budovať. Tiež bude potrebný výrub 419 stromov rastúcich mimo les a 91 m^2 krov. Na základe prieskumu bilancie skrývky kultúrnej vrstvy pôdy, bola stanovená hrúbka skrývky humusového horizontu na 0,15 m. Humus bude uskladnený v rámci dočasného záberu a bude potrebné ho chrániť pred zaburinením. Mimoriadne ošetrovanie nebude vyžadovať. Prebytočná a nevhodná zemina sa odvezie na skládku. Agrotechnické opatrenia budú realizované na ploche dočasného záberu, zaradenej do návrhu na vrátenie do pôvodného stavu, v rozsahu 2080 m^2.

Tabuľka 2: Celková výmera trvalého a dočasného záberu stavby

Záber pôdy	Trvalý záber (m^2)	Dočasný záber (m^2)
Poľnohospodárska pôda - TTP (m^2)	1202	2080
Nepoľnohospodárska pôda – ostatná (m^2)	56	685
Spolu	**1258**	**2765**

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 potrebu 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 prestavovať 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, obchádzková trasa). Pre potreby rekonštrukcie ide najmä o štrkodrvinu, asfalty, spojovacie a infiltračné postreky, oceľ, betón, drenážne potrubia, materiál pre vybavenie komunikácie (záchytné bezpečnostné zariadenie, osadenie meteostanice, medzníkov), pohonné hmoty, oleje a mazivá pre stavebné mechanizmy a dopravnú techniku a pod. Na konštrukciu vozovky budú tiež využité recyklované materiály existujúcej vozovky (posúdenie vypracovala firma Viacontrol, spol. s r. o. v zmysle TP 046/2017 Opätovné spracovanie vrstiev netuhých vozoviek za studena na mieste).

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.)
- 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. Tiež sa pre výstavbu spätne využijú výkopové zeminy z trasy pre rekultiváciu, násypový materiál a pod.. V prípade výskytu málo vhodných až nevhodných jemnozrnných materiálov vo výkopoch a podloží je potrebné uvažovať s ich úpravou pre opätovné využitie do násypov a podložia cestného telesa, alebo s ich výmenou.

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 uvedeným surovín nebude prestavovať nové resp. väčšie požiadavky ako v prípade nerealizovania rekonštrukcie.

3.2.1.4 Energetické zdroje

Obdobie výstavby

Pre potreby realizácie stavby si vybraný zhotoviteľ zabezpečí vonkajšie nízko – napäťové (NN) rozvody, trafostanicu podľa vlastnej potreby, vrátane prípojok k zariadeniam staveniska. 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 stavby sa nebude realizovať osvetlenie cesty. Pre obdobie prevádzky sa uvažuje s napojením cestného meteorologického zariadenia (CMZ) prostredníctvom solárneho panela s výkonom min. 450 W na ploche do 4 m^2 a kapacitou akumulátora min. 120 Ah.

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. Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená po dočasnej obchádzkovej trase (objekt 102-00) prechádzajúcej cez vodný tok. Zatrubnenie vodného toku Hron, ktorý obchádzková trasa prekonáva, sa realizuje s rúrami s kolenom alebo ohnutými rúrami. Premávka obchádzkovej trasy bude riadená cestnou svetelnou signalizáciou. Prístupové a prepravné trasy sú uvažované po existujúcej ceste I/66, kde možno očakávať zvýšené dopravné nároky. Zariadenie staveniska je dopravne prístupné z existujúcich komunikácií, 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.

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, jej 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/66. Rekonštrukcia cesty 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 časti 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.

Obdobie prevádzky

Počas obdobia prevádzky budú vznikať zrážkové odpadové vody a v menšej miere aj odpadové vody z čistenia komunikácie. Odvádzanie odpadových vôd z komunikácie ostáva nemenné, avšak po rekonštrukcií systému odvodnenia (odvodňovacie žľaby, pozdĺžne drenáže vrátane kontrolných šachiet) budú 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. 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. Antropogénne navážky, výkopové zeminy a zeminy s organickým obsahom, ktoré sú nevhodné na spätné využitie, je možné umiestniť na skládke odpadov.

Tabuľka 3: Prehľad odpadov, ktoré budú vznikať počas rekonštrukcie

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
17 01 01	Betón	Betónové časti priepustov a vjazdov, podkladový betón, tvarovky	O
17 02 03	Plasty	Smerové stĺpiky, rúry	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	Vyfrézovaný a odstránený asfaltový kryt	O
17 04 05	Železo a oceľ	Zvodidlá, rúry	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Odstránenie podkladných vrstiev vozovky, výkop opôr mosta alebo žľabovky, základov meteostanice	O
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	Stavebný dvor	O

Obdobie prevádzky

Realizáciou rekonštrukcie cesty I/66 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 stavebných dvorov, 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).

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 cesty I/66 počas prevádzky nepredstavuje nový zdroj vibrácií ako sú súčasné vibrácie spojené s intenzitou cestnej premávky.

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. Cesta I/66 nie je v danom úseku osvetlená. Rekonštrukcia cesty 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 cesty nebude predstavovať nový zdroj zápachu, ktorý spôsobuje samotná doprava (výfukové plyny). Zdroj tepla nevznikne.

3.2.2.6 Iné očakávané vplyvy

V zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, všetky stavby, po oboch stranách dráhy, zasahujúce do OPD, priestoru, ktorého hranice sú vymedzené zvislými plochami v určenej vzdialenosti od hranice obvodu dráhy, zriadené na ochranu dráhy, jej prevádzky a dopravy na nej, možno zriadiť len so súhlasom prevádzkovateľa dráhy (ŽSR) a záväzného stanoviska Ministerstva dopravy a výstavby SR, Sekcie železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15.

Cesta I/66 sa nachádza v ochrannom pásme dráhy železnice, t.j. 60 m od osi koľajnice. Počas výstavby je preto potrebné zahrnúť a dodržiavať podmienky, ktoré boli určené ŽSR (Železnice Slovenskej republiky).

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

3.2.2.7 Vyvolané investície

Rekonštrukcia cesty I/66 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 úseku cesty I/66 je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého regiónu. Realizáciou stavby nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií a tiež nemá vplyv na okolitú zástavbu. Cesta I/66 v danom úseku prepája Horehronský región s regiónmi Tatry a Gemer. Rekonštrukciou 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 cesty I/66 v katastrálnom území obce Telgárt, 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

Hodnotené územie má podhorský vidiecky charakter. Územie je využívané najmä pre ťažbu dreva a chov dobytka. Prevažnú časť územia tvoria hospodárske lesy a trvalé trávne porasty. Poloha obce má veľký potenciál v oblasti cestovného ruchu, ktorý sa postupne rozvíja. Nachádza na rozmedzí troch národných parkov a je tak významným východzím bodom pre letnú či zimnú turistiku, šport a rekreáciu.

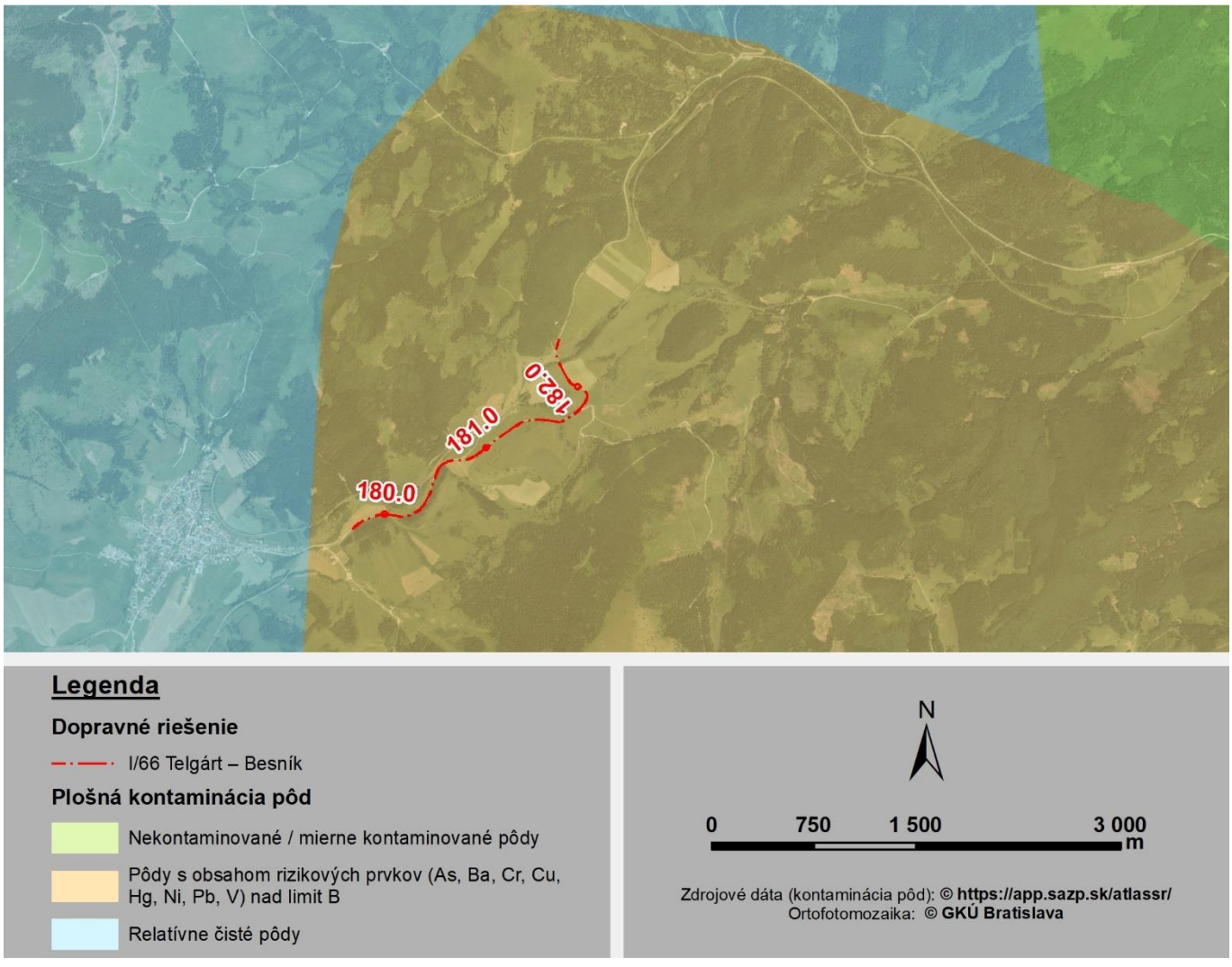
Zhodnotenie súčasného environmentálneho stavu posudzovaného územia môžeme posúdiť aj na základe environmentálnej regionalizácie Slovenska. Podkladom environmentálnej regionalizácie sú analýzy, prípadne čiastkové syntézy za jednotlivé zložky životného prostredia (ovzdušie, voda, horniny, pôda, biota) 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 1. 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. Na území obce Telgárt sa nachádzala skládka TKO, ktorá je v registri C (sanovaná, rekultivovaná lokalita).

Podľa Atlasu krajiny (https://app.sazp.sk/atlassr/, citované 3.3.2021) sa predmetné územie nachádza na pôdach s plošnou kontamináciou rizikových prvkov (As, Ba, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, V) nad limit B čo znamená, že ide o kontaminované pôdy (Obrázok 2). Prejaviť sa to môže zvýšeným obsahom v rastlinách, a to nad hygienickými limitmi pre potraviny, alebo krmoviny. Pôdy širšieho okolia nie sú kontaminované (relatívne čisté) prípadne nekontaminované (mierne kontaminované).

Obrázok 2: Plošná kontaminácia rizikových prvkov v predmetnom území



Znečistenie ovzdušia a zaťaženie prostredia hlukom v obci Telgárt je malé, a to hlavne z cestnej dopravy, keďže obec Telgárt nemá priemyselné prevádzky. Lokálne je ovzdušie znečistené imisiami a emisiami, ktoré vznikajú pri spaľovaní tuhého paliva v intraviláne obce.

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov je pomerne zložité, pretože zdravie sa nepovažuje iba za neprítomnosť choroby. Zdravie je stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, nielen neprítomnosť choroby, je výsledkom

vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života. Preto uvádzame aj širšie štatistické informácie zahrňujúce kultúru, hustotu obyvateľstva, odpadové hospodárstvo, finančné ohodnotenie a pod.

Počet obyvateľov obce Telgárt je za poslednú dekádu približne rovnaký. Za rok 2019 bolo evidovaných 1534 obyvateľov, čo predstavuje 27,41 obyvateľov na km^2. V obci majú najvyšší podiel vo vzdelanostnej štruktúre občania so základným vzdelaním (cca 40 %) a bez školského vzdelania (cca 20 %). V obci je základná a materská škola. Pomerne veľká časť obyvateľov každodenne odchádza za prácou mimo obce Telgárt, približne 38% z celkového počtu ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Vývoj nezamestnanosti má vo všeobecnosti klesajúci trend. V obci prevažuje individuálna bytová výstavba – rodinné domy. Obec je vybavená verejným vodovodom, verejnou kanalizáciou a ČOV.

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 3.3.2021) zaradené do Alpsko – himalájskej sústavy. Patrí do sústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorné Západné Karpaty. Nachádza sa na rozhraní oblastí Fatransko-tatranskej a Slovenského rudohoria. Cesta I/66 prechádza v koridore rieky Hron od prameňa až po mesto Zvolen. Posudzovaný úsek je vedený v zárezе pomerne strmého svahu. Nadmorská výška dosahuje od cca 898 - 990 m n. m., teda prekonáva výškový rozdiel cca 100 m na vzdialenosti 2 400 m. Na geologickej stavbe okolia lokality sa podieľajú alpínske granitoidy kráľovohoľského komplexu s obalovou jednotkou, spoločne metamorfované, mladopaleozoické a mezozoické horniny severogemeridného mezozoika a kvartérne horniny.

Z hľadiska seizmicity (podľa STN EN 1998-1) možno územiu priradiť hodnotu referenčného špičkového seizmického zrýchlenia a_{gR} = 0,63 m.s^{-2}. Uvedená hodnota zodpovedá podložiu typu A a vzťahuje sa na objekty so súčiniteľom významnosti γ 1 = 1,0, ktorý je prepojený so seizmickou udalosťou s návratovou periódou pre požiadavku nezrútenia TNCR 475 rokov, čo zodpovedá 10 %-nej pravdepodobnosti prekročenia počas 50 rokov. Maximálne očakávaná seizmická intenzita je 6 podľa stupnice °EMS 98.

V širšom okolí posudzovaného úseku cesty I/66 sa nenachádzajú registrované zosuvné územia. Primárne znaky zosuvnej činnosti (zvlnené územia, zamokrené územia, šmykové plochy) neboli identifikované ani na svahoch nad a pod cestou. Geologické pomery a morfologické podmienky územia spôsobujú, že zrážkové vody dopadajúce na južné svahy nad cestou sa infiltrujú do podložia systémom puklín v skalnom masíve stekajú do hlbších polôh, resp. vo forme povrchového odtoku stekajú do nižšie položených častí územia (údolie pod cestou). Podzemné vody tak nemajú možnosť na väčšine skúmaného územia vytvárať súvislý horizont podzemnej vody. Zhoršené geotechnické parametre kvartérnych podložných sedimentov boli identifikované takmer na celej ploche údolia pod cestou ako aj v tesnej blízkosti telesa cesty. Ide o polohy ílovitých sedimentov s tuho-mäkkou konzistenciou, resp. polohy stredne uľahnutých štrkovitých zemín.

Na základe podrobného Inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskumu (HES – COMGEO spol. s r. o., 2020) je hlavnou príčinou zosúvania cestného telesa jeho nedostatočné odvodnenie.

Významné ovplyvnenie horninového prostredia, rovnako vplyv na geodynamické javy a geomorfologické pomery územia spôsobené zo zásahov pri rekonštrukcií cesty I/66, sa nepredpokladá, a to ani pri vybudovaní dočasnej obchádzkovej trasy. Rekonštrukciou sa očakáva pozitívny vplyv na stabilitu horninového prostredia (odvodnenie cestného telesa).

Rekonštrukcia cesty I/66 predstavuje pozitívny vplyv v porovnaní so 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 chladnej klimatickej oblasti, okrsku C1 - mierne chladný. Priemerná teplota v júly dosahuje 12 – 16 °C, v januári -6 až -1 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok v dotknutej oblasti dosahuje 900 - 1000 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 cesty nepredstavuje väčší vplyv na klimatické pomery ako je aktuálny stav cesty I/66.

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 výstavby 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 nebude nevýznamný.

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/66.

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. Rekonštrukcia si vyžaduje výrub drevín 419 stromov rastúcich mimo les a 91 m^2 krov. Orgán ochrany určí podrobnosti o náhradných výsadbách, prípadne finančných náhradách za výrub ak nie je možné zrealizovať náhradnú výsadbu. Je však možné predpokladať, že tento vplyv sa rekonštrukciou (výrub drevín) významne nezmení.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že rekonštrukcia cesty 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 rajónu - Mezozoikum Slovenského raja a Havraních vrchov s priľahlým paleozoikom. Podzemné vody sú dopĺňané striedavo zo zrážok v pohorí a z rieky Hron. Podzemné vody nevytvárajú na väčšine skúmaného územia súvislý horizont podzemnej vody. Identifikovaný bol iba v oblasti mostného objektu, kde bola podzemná voda narazená

[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

v hĺbke 7,00 m pod terénom. Smer prúdenia podzemnej vody je tu s najväčšou pravdepodobnosťou totožný so smerom toku Hrona, od SV na JZ.

Územie patrí do povodia Hrona s hydrologickým poradím 4-23-01, ktorého prameň sa vyskytuje práve v dotknutom území. Cesta I/66 sa nachádza v tesnej blízkosti vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) Muránska planina a koniec predmetného úseku v blízkosti CHVO Horné povodie Hnilca. Do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd nezasahuje (v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. v platnom znení).

Tiež neprechádza územím s registrovanými prameňmi prírodnej minerálnej vody. Možný výskyt minerálnych vôd v území trasy sa však nemôže úplne vylúčiť. Počas výstavby je potrebné venovať tomu pozornosť.

Počas rekonštrukcie mostného objektu, úprava koryta a premostenie obchádzkovej trasy, bude dočasne ovplyvnený tok rieky Hron zatrubnením. Po ukončení výstavby bude zatrubnenie odstránené. Celková úprava koryta sa bude realizovať približne na 44 m. Svahy koryta pod mostom a v okolí opôr budú spevnené dlažbou z lomového kameňa do betónu. Pred a za spevnením je koryto upravené kamennou nahádzkou pre plynulé naviazanie na nespevnenú časť toku. Pred mostom je tiež navrhnutý spomaľovací prvok (prah, balvany) v toku na „rozbitie“ prúdiaceho účinku vody. Rozpätie mosta a koryto rieky je navrhnuté na predpoklad zväčšenia prietoku Q_{100}. Vyššie uvedeným návrhom úpravy koryta sa nepredpokladá narušenie kontinuity riečneho toku. Počas výstavby budú negatívne ovplyvnené zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík ako narušenie substrátu koryta toku a zakaľovanie. Ide o dočasný vplyv. Po výstavbe sa predpokladá navrátenie do pôvodného stavu.

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 Hron.

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 ceste I/66 pretrvávajú. Rekonštrukciou (systém odvodnenia) sa čiastočne eliminujú a naďalej budú pretrvávať.
Existujúci systém odvodnenia nie je funkčný. Realizáciou komplexného systému odvodnenia sa zabezpečí účinný odtok zrážkovej vody z cestného telesa a jeho okolia. Zamedzenie odtoku spôsobuje akumuláciu zrážkových vôd, čo sa prejavuje na zvodnení a následne zosúvaní cestného telesa.
Opatrenia na eliminovanie vplyvu vodných pomerov na stavbu boli zahrnuté do projektu (agresivita vôd na materiály). Tým sa zamedzí opätovné zhoršenie stavu cesty I/66 po rekonštrukcií a potreba sanačných zásahov.
Dodržiavaním navrhnutých opatrení a technologických postupov počas rekonštrukcie sa nepredpokladá významné ovplyvnenie vodných pomerov a CHVO. Nerealizovaním rekonštrukcie by mohlo dôjsť k zrúteniu mostného objektu, ktorý je v havarijnom stave a zosuvu vozovky. Vplyv na vodné pomery by tak bol ďaleko rozsiahlejší (zahatenie toku, znečistenie povrchových vôd, rozsiahlejšie stavebné zásahy a pod.).

Rekonštrukciou cesty I/66 sa eliminuje vplyv na vodné pomery.

4.5 Vplyvy na pôdu

Podľa Atlasu krajiny (https://app.sazp.sk/atlassr/, citované 3.3.2021) sa v dotknutom území nachádzajú kambizeme pseudoglejové kyslé, lokálne pseudogleje modálne kyslé a gleje, zo zvetralín rôznych hornín. Na dotknutých plochách sú evidované fluvizeme glejové. V pôde sa vyskytuje zvýšené množstvo rizikového prvku - arzénu (As).

Negatívny vplyvom rekonštrukcie cestnej komunikácie na pôdu je trvalý a dočasný záber pôdneho fondu. Rekonštrukcia cesty si vyžaduje minimálny nový trvalý záber v rozsahu 1258 m^2. Dočasný záber predstavuje

2765 m^2, z čoho 2080 m^2 predstavujú trvalé trávne porasty (TTP). Pri realizácií stavebných prác na plochách dočasného záberu pôdy a manipulačných plochách, dochádza k mechanickej degradácií pôdy utláčaním (zhutnením) ťažkými mechanizmami, čím sa znehodnotí pôdna štruktúra.

Pre potreby projektovej dokumentácie bol spracovaný pedologický prieskum (MMJ - Ing. Ján Janec, 2020) za účelom zhodnotenia agronomicko – pôdoznaleckej charakteristiky poľnohospodárskej pôdy a stanovenia hrúbky skrývky humusového horizontu. Na základe prieskumu bola skrývka stanovená na 0,15 m, v celkovom objeme 312 m^3. Bude realizovaná na plochách trvalého odňatia pôdy. Plocha záberu do 1 roka bude spätne rekultivovaná v rozsahu 2080 m^2. Na manipulačných plochách sa prevedie hĺbkové kyprenie a bránenie a následne sa rozprestrie humusová vrstva. Upravené plochy budú nadväzovať na okolitú pôdu a budú mať porovnateľné fyzikálne vlastnosti. Následnou biologickou rekultiváciou sa zabráni poklesu vrstiev pôdy.

Ďalším negatívnym vplyvom je znečistenie pôd. V prípade intoxikácie 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 a vyhlášky č. 508/2004 Z.z. Ministerstva pôdohospodárstva SR 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 najväčším vplyvom rekonštrukcie cesty I/66 bude trvalý záber, ktorý je však minimálny. Počas prevádzky bude vplyv rovnaký ako pred rekonštrukciou.

Možno teda konštatovať, že tu hodnotená zmena zámeru predstavuje porovnateľný vplyv na pôdu, respektíve nevýznamný z pohľadu záberu pôdy.

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 dotknutom území, prípadne v tesnej blízkosti stavby, sa nachádza niekoľko biotopov významných z hľadiska ochrany prírody. Sú to biotopy:

- európskeho významu: Tr1 Suchomilné trávinno-bylinné a krovinové porasty na vápnitom substráte, Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky, Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz, Tr8 Kvetnaté vysokohorské a horské psicové porasty na silikátovom substráte, Br6 Brehové porasty deväťsilov
- národného významu: Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí,

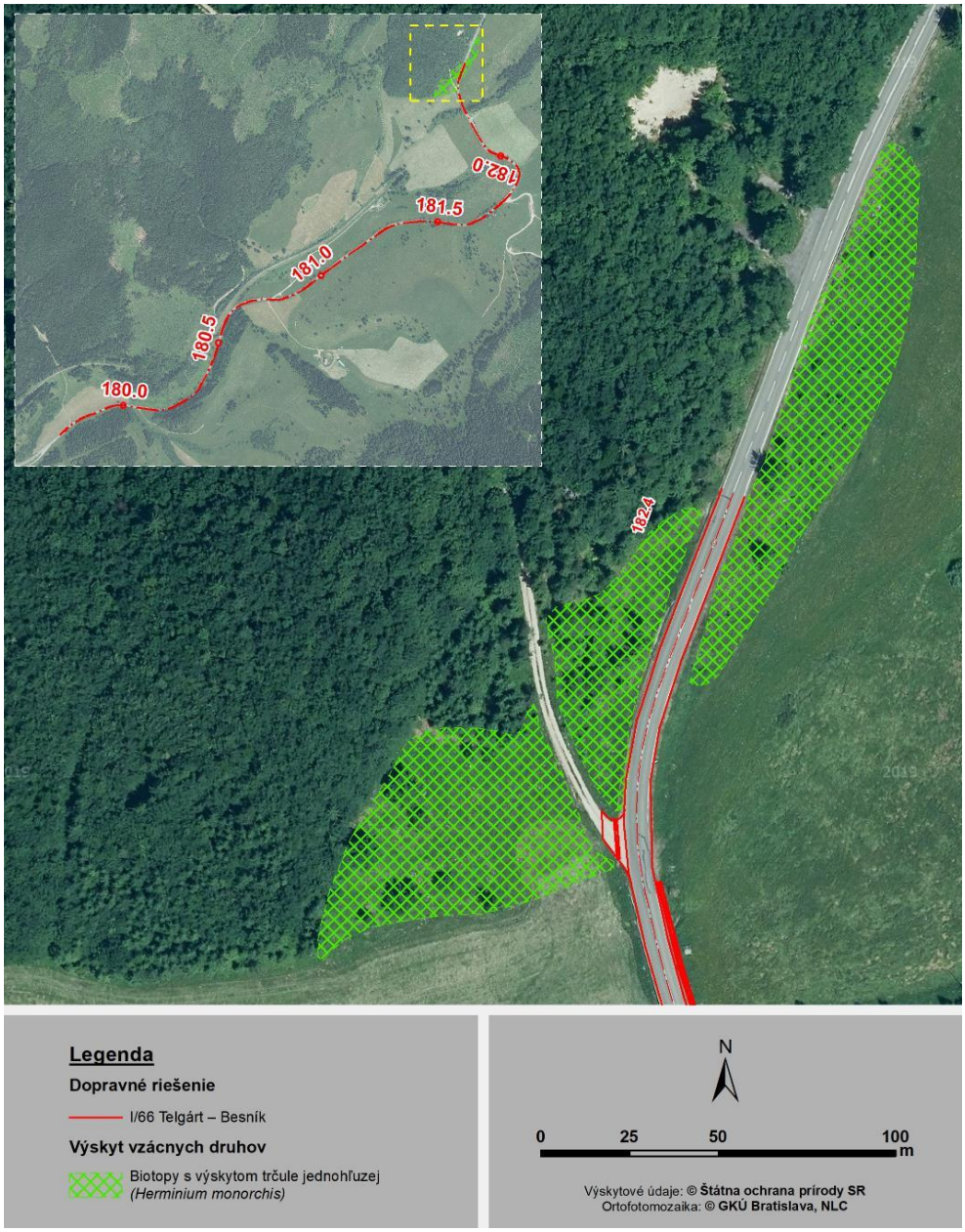
V dotknutom území je evidovaná veľmi vzácna a chránená[3] orchidea trčuľa jednohľuzá (*Herminium monorchis).* V území európskeho významu ÚEV Lúky pod Besníkom, ktoré sa nachádza v tesnej blízkosti stavby sa vyskytuje ďalších 14 rastlinných druhov významných z hľadiska ochrany. V zábere stavby a v jej kontakte bolo

[3] Príloha č. 4 vyhlášky č. 170/2021 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení.

identifikovaných 5 chránených[3] rastlinných druhov. Prvosienka pomúčená (*Primula farinosa*), soldanelka uhorská (*Soldanella hungarica*), vstavačovec májový pravý (*Dactylorhiza majalis*), žltohlav najvyšší (*Trollius altissimus*) a tučnica obyčajná (*Pinguicula vulgaris).*

Trvalým záberom nedôjde k fragmentácií biotopov ani k ich významnému ovplyvneniu. Plánovaný dočasný záber zasiahne do biotopov Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky, Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí a čiastočne do Br6 Brehové porasty deväťsilov. Na vykonávanie stavebných prác v súvislosti s dočasnými zábermi, kedy môže dôjsť k poškodeniu uvedených biotopov, bude potrebné od orgánu ochrany prírody vydanie súhlasu podľa § 6 ods. 2 Zákona č. 543/2002. Do biotopov s výskytom trčule jednohľuzej (*Herminium monorchis*) sa na žiadosť Správy NP Slovenský raj nemá zasahovať stavbou, zariadením staveniska alebo umiestnením materiálu, či stavebného odpadu (Obrázok 2). V zábere stavby a jej tesnej blízkosti sa vyskytujú chránené druhy. Preto bude potrebné navrhnúť opatrenia, prípadne žiadať o výnimku z podmienok ochrany chránených druhov podľa zákona 543/2002 z. z. (§40, ods. 3, pís. c).

Obrázok 3: Biotopy s výskytom trčule jednohľuzej (*Herminium monorchis*)



Po rekonštrukcií budú agrotechnickými opatreniami plochy dočasného záberu uvedené do pôvodného stavu. V prípade ďalšieho nálezu chránených druhov rastlín počas výstavby, stavebník je povinný nález ihneď ohlásiť stavebnému úradu a orgánu štátnej ochrany prírody.

Pre realizáciu rekonštrukcie cesty bude potrebný výrub 419 stromov rastúcich mimo les a 91 m^2 krov. Výrub je potrebné vykonávať počas vegetačného pokoja (od 1. októbra do konca februára). Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a jednotlivé postupy prevencie a ošetrenia dotknutých drevín sú popísané v norme STN 83 7010 Ochrana prírody.

Negatívny vplyv na flóru okrem odstránenia vegetačného krytu a výrubu je riziko šírenia inváznych rastlín najmä počas výstavby na miestach s odstránenou vegetáciou. Preto je potrebné uskladnenú skrývku humusu ošetrovať proti znehodnoteniu a po ukončení rekonštrukcie previesť biologickú rekultiváciu. 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.

Rušivé vplyvy na zástupcov fauny sa očakávajú počas rekonštrukcie cesty I/66, ktoré budú dočasné. Počas prevádzky sa neočakáva zmena rušenia resp. nevzniknú nové rušivé vplyvy. Rekonštrukcia cesty I/66 nebude predstavovať novú migračnú bariéru pre faunu a tiež nedôjde k významnému zániku vhodných biotopov.

Negatívny vplyv sa dá predpokladať počas rekonštrukcie mosta. Ide o dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík ako narušenie substrátu koryta toku a zakaľovanie. Tieto zmeny sa môžu dočasne prejaviť narušením bentickej fauny a ichtiofauny, nakoľko tieto prvky biologickej kvality sú citlivé na hydromorfologické zmeny. Po ukončení stavebných prác možno očakávať, že tieto predpokladané, dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík potoka zaniknú a vrátia sa do pôvodného stavu. V mieste úpravy koryta toku (cca 40 m) môže dôjsť k zániku vhodných biotopov bentickej fauny. Kontinuita riečneho toku zostane zachovaná. V prípade úniku nebezpečných látok môže dôjsť k dlhodobému narušeniu ekosystému rieky Hron.

Priamo na stavebnom objekte Most s ev. č. 66-157 bol zaznamenaný hniezdiaci pár chráneného[4] trasochvosta horského (*Motacilla cinerea*). Vzhľadom k tejto skutočnosti, je potrebné stavebné práce na tomto objekte vykonávať v mimohniezdnom období. Optimálne je začiatok stavebných prác načasovať najneskôr do konca marca, pred začiatkom hniezdenia.

V blízkom okolí stavby boli identifikované ďalšie dva chránené[4] druhy živočíchov. Skokan hnedý (*Rana temporaria*) a ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*). Významný vplyv stavby na tieto chránené druhy sa nepredpokladá.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že rekonštrukcia bude predstavovať negatívny vplyv na flóru a mierne negatívny na faunu, ak budú dodržané všetky navrhnuté opatrenia zahrnuté v projekte a opatrenia vyplývajúce z legislatívy a noriem (nevyhnutný výrub rastúcich mimo les uskutočniť výlučne v mimo hniezdnom období, ochrana drevín rastúcich v blízkosti stavby, ošetrovanie skrývky humusu pred znehodnotením, kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín a pod.). Vplyv na biodiverzitu sa nepredpokladá.

Rekonštrukcia cesty I/66 predstavuje mierne negatívny vplyv na faunu a negatívny na flóru.

4.7 Vplyv na krajinu

Dotknuté územie má rázovitý podhorský charakter. Nachádza sa v údolí medzi Nízkymi Tatrami, Slovenským rajom a Slovenským Rudohorím, neďaleko prameňa rieky Hron a priamo pod úpätím Kráľovej hole. Územie je využívané najmä pre ťažbu dreva a chov dobytka, čo sa odráža aj na scenérií krajiny. Cesta I/66 v dotknutom území častokrát poskytuje vďaka scenérií oddychový bod (sedlo Besník a prameň Hrona) na trase medzi Horehronským a Tatranským regiónom.

Rekonštrukcia cesty I/66 nepredstavuje nový rušivý prvok v krajine, preto sa neočakáva vplyv na scenériu krajiny.

[4] Príloha č. 5 vyhlášky č. 170/2021 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení.

4.8 Vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma

Cesta I/66 sa nachádza v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení (ďalej len zákona 543/2002) na hraniciach dvoch národných parkov (NP), Nízke Tatry (NAPANT) a Slovenský raj. V dotknutom území NP Slovenský raj platí 3. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. a nezasahuje do územia Natura 2000 Slovenský raj (SKCHVU053). V dotknutom území NP Nízke Tatry platí 3. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z.. Územie sa prekrýva s územím Natura 2000 Kráľovohoľské Tatry (SKUEV0310), ktoré bude čiastočne zasiahnuté. Ochranné pásmo národného parku Muránska planina sa nachádza vo vzdialenosti približne 2 km. V tesnej blízkosti rekonštrukcie cesty sa nachádza maloplošne chránené územie chránený areál (CHA) Lúky pod Besníkom so 4. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení. Územie je v správe štátnej ochrany prírody Muránska planina. Lúky pod Besníkom sú zároveň územím Natura 2000 (SKUEV 0283 Lúky pod Besníkom).

Z vyššie uvedeného vyplýva, že dotknuté územie sa nachádza v území, ktoré podlieha ochrane národnej aj európskej legislatívy. Súhlasné stanovisko s realizáciou rekonštrukcie cesty I/66 bolo vydané všetkými dotknutými správami chránených území, za podmienok, ktoré boli zohľadnené pri spracovaní projektu. Pre stavebné alebo prieskumné činnosti vykonávané v chránených územiach, prípadne pri činnostiach, ktorými môžu byť poškodené 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 vplyv na chránené územia za dodržanie podmienok a návrhov vydaných od dotknutých správ chránených území. V prípade nerealizovania rekonštrukcie by mohli vzniknúť väčšie škody na biotopoch chránených území vplyvom zosuvu cestného telesa. Počas prevádzky sa neočakáva iný vplyv ako v súčasnosti.

Rekonštrukcia cesty I/66 nebude mať vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma ani územia sústavy Natura 2000.

4.9 Vplyv na ÚSES

Pripravovaná stavba rekonštrukcie úseku cesty I/66, je v súlade s územným plánom dotknutej obce Telgárt. (https://www.telgart.eu.sk/obecny-urad-a-samosprava/dokumenty/uzemny-plan/).

V širšom okolí sa nachádzajú biocentrá provincionálneho (Kráľovohoľské Nízke Tatry, Slovenský raj), nadregionálneho (Kráľovohoľské Nízke Tatry), regionálneho významu (Homoľa, Lúky na Besníku) a biokoridory nadregionálneho významu (Hron, Muránska planina - Kráľovohoľské Nízke Tatry).

V zábere stavby neboli identifikované prvky územného systému ekologickej stability, ktoré by mohli byť ovplyvnené.

V blízkosti stavby sa nachádza hydrický nadregionálny biokoridor Hron. Zámer prechádza cez rieku Hron približne 300 m od prameňa mostným objektom, ktorý sa bude rekonštruovať. Tok rieky Hron ostane zachovaný. Rovnako sa nepredpokladá vplyv na biocentrum Lúky na Besníku nachádzajúce sa v blízkosti stavby. Realizovaním vegetačných úprav sa zamedzí nástupu inváznych druhov rastlín, prípadne inej degradácií a zmene vegetačného krytu, ktoré by mohli ovplyvniť druhové zloženie biocentra.

Rekonštrukcia cesty I/66 nebude mať vplyv na vyššie uvedené prvky územného systému ekologickej stability.

4.10 Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Pripravovaná stavba rekonštrukcie úseku cesty I/66 je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutej obce Telgárt (https://www.telgart.eu.sk/obecny-urad-a-samosprava/dokumenty/uzemny-plan/, citované 24.2.2021). Realizáciou stavby nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií. Dotknuté územie sa nachádza v extraviláne obce a nebude mať vplyv na okolitú zástavbu. Pozitívny vplyv sa prejaví v plynulejšej a bezpečnejšej

priestupnosti a dostupnosti územia. Dočasný negatívny vplyv na využívanie pôdy bude v mieste stavebného dvoru. Pod ukončení stavebných prác bude tento dočasný záber zrekultivovaný.

Rekonštrukcia cesty I/66 nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

4.11 Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská

Obec Telgárt vznikla v prvej polovici 14. storočia. V 14. a 15. storočí prešla obcou banícka, poľnohospodárska a valašská kolonizácia. Na katastrálnom území obce Telgárt sa nenachádza žiadne pamiatkovo chránené územie. V obci nebol vykonaný archeologický výskum. Výskyt archeologických nálezov je možný.

V okolí trasy sa nachádza technická pamiatka Chmarošský viadukt a národné kultúrne pamiatky pamätný cintorín padlých v SNP, pomník padlým v SNP a gréckokatolícky kostol sv. Ducha. Vzhľadom na charakter a povahe uvedených pamiatok sa nepredpokladá vplyv.

Rekonštrukciou cesty I/66 sa nepredpokladá vplyv na kultúrno-historické pamiatky a archeologické náleziská.

4.12 Vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

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

V území sa nenachádzajú významné geologické lokality. Ložisko Červená Skala (výhradné ložisko - chránené ložiskové územie, dobývací priestor) sa nachádza približne 7 km od dotknutého územia a ložisko Vernár (ložisko nevýhradného nerastu, na ktorom sa nepredpokladá využívanie zásob) približne 4 km.

Rekonštrukcia cesty 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.

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 je v okolí navrhovaná rekonštrukcia úseku ŽST Telgárt – ŽST Červená Skala. Vzhľadom na charakter činnosti v kumulácií s rekonštrukciou cesty I/66 sa však vplyvy na prvky životného prostredia neprejavia.

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 extraviláne. V prípade rekonštrukcie prevádzkovanej cesty I/66 sa nepriaznivé vplyvy na obyvateľov obce Telgárt 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.. Prekročenie limitných hodnôt pre hluk a emisie sa nepredpokladá.

V období výstavby bude dostupnosť a prepojenosť územia čiastočne ovplyvnená prechodnými dopravnými opatreniami. Počas rekonštrukcie mostného objektu bude premávka vedená cez dočasnú obchádzkovú trasu. Riadenie premávky bude zabezpečené cestnou svetelnou signalizáciou.

Cesta I/66 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 cesty 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 „I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu“.

Cesta I/66 v danom úseku prepája Horehronský región s regiónmi Tatry a Gemer. V súčasnosti je cesta ako aj mostný objekt nad riekou Hron v zlom technickom stave. Tvoria sa lokálne viditeľné priečne a pozdĺžne trhliny a iné deformácie vozovky. Systém odvodnenia nie je funkčný. Uvedený stav vozovky zhoršuje plynulosť a znižuje bezpečnosť premávky. Na základe podrobného Inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskumu (HES – COMGEO spol. s r. o., 2020) je hlavnou príčinou zosúvania cestného telesa jeho nedostatočné odvodnenie.

Rekonštrukcia si vyžaduje niekoľko nevyhnutných zásahov. Rekonštrukcia vozovky, priepustov, mostného objektu, realizácia komplexného systému odvodnenia, bezpečnostných prvkov komunikácie, inštalácia meteostanice.

Stručný popis územia

Cesta I/66 prechádza v koridore rieky Hron od prameňa až po mesto Zvolen. Dotknuté územie sa nachádza v Banskobystrickom kraji, okrese Brezno v katastrálnom území obce Telgárt. Nadmorská výška dosahuje od cca 898 - 990 m n. m., cesta I/66 v predmetnom úseku prekonáva výškový rozdiel cca 100 m na vzdialenosti 2 400 m. Územie je obklopené pohoriami Nízke Tatry (zo severnej strany), Muránska planina (z južnej strany) a Slovenský raj (z východnej strany). Pohoria majú významnú úlohu z hľadiska ochrany prírody a krajiny. Podliehajú ochrane národnej aj európskej legislatívy (národné parky, územia sústavy Natura 2000, prvky územného systému ekologickej stability).

Na geologickej stavbe okolia lokality sa podieľajú alpínske granitoidy kráľovohoľského komplexu s obalovou jednotkou, spoločne metamorfované, mladopaleozoické a mezozoické horniny severogemeridného mezozoika a kvartérne horniny. Registrované zosuvné územia sa v širšom okolí posudzovaného úseku cesty I/66 nenachádzajú. Maximálne očakávaná seizmická intenzita je 6 podľa stupnice °EMS 98.

Podľa klimatickej klasifikácie Slovenska, patrí hodnotené územie navrhovanej zmeny do chladnej klimatickej oblasti, okrsku C1 - mierne chladný. Priemerná teplota v júly dosahuje 12 – 16 °C, v januári -6 až -1 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok v dotknutej oblasti dosahuje 900 - 1000 mm.

Skúmané územie patrí do hydrogeologického rajónu - Mezozoikum Slovenského raja a Havraních vrchov s priľahlým paleozoikom. Patrí do povodia Hrona s hydrologickým poradím 4-23-01, ktorého prameň sa vyskytuje práve v dotknutom území. Cesta I/66 sa nachádza v tesnej blízkosti vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) Muránska planina a koniec predmetného úseku v blízkosti CHVO Horné povodie Hnilca. Do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd nezasahuje.

V okolí trasy boli identifikované pôdy kambizeme - pseudoglejové kyslé, lokálne pseudogleje - modálne kyslé a gleje zo zvetralín rôznych hornín.

Prevažnú časť okolia trasy tvoria trvalé trávne porasty a nelesná drevinová vegetácia. Lesné pozemky sa nachádzajú v blízkosti trasy len na začiatku úseku a nebudú rekonštrukciou dotknuté. V okolí cesty I/66 boli identifikované nasledovné biotopy významné z hľadiska ochrany prírody: Tr1 Suchomilné trávinno-bylinné a krovinové porasty na vápnitom substráte, Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky, Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz, Tr8 Kvetnaté vysokohorské a horské psicové porasty na silikátovom substráte, Br6 Brehové porasty deväťsilov a Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí. Tiež sa tu vyskytuje niekoľko chránených druhov rastlín. Vzácna orchidea *Herminium monorchis* a v rámci ÚEV Lúky pod Besníkom je predmetom ochrany ďalších 14 rastlinných druhov.

Stručný popis vplyvov

Tabuľka 4: 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**
Rekonštrukciou sa čakáva pozitívny vplyv na stabilitu horninového prostredia (odvodnenie cestného telesa).		
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 cesty I/66 nebudú rekonštrukciou ovplyvnené.		
Vplyvy na ovzdušie	**Mierne negatívny**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Počas výstavby sa predpokladá zvýšené zaťaženie ovzdušia samotnou činnosťou výstavby.		
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 a chránených vodohospodárskych oblastí. 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.		
Vplyvy na pôdu	**Mierne negatívny**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia cesty si vyžaduje minimálny nový trvalý záber v rozsahu 1258 m^2. Dočasný záber predstavuje 2765 m^2, z čoho 2080 m^2 predstavujú trvalé trávne porasty (TTP). Plochy dočasného záberu budú zrekultivované.		
Vplyvy na faunu a flóru	**Mierne negatívny - fauna** **Negatívny - flóra**	**Porovnateľný s aktuálnym stavom**
Vplyv na flóru a faunu je pri rekonštrukcií obmedzený na obdobie výstavby. Flóra bude ovplyvnená najmä odstránením vegetačného krytu, zásahu do biotopov a výrubom drevín a krov. S každou skrývkou pôdneho krytu vzniká riziko šírenia inváznych druhov. Fauna bude ovplyvnená dočasnými rušivými vplyvmi. Nepredpokladá sa ovplyvnenie biodiverzity. V zábere stavby a v jej kontakte bolo identifikovaných 5 rastlinných druhov, ktoré sú chránené podľa prílohy č. 4 vyhlášky č. 170/2021 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.		
Vplyvy na krajinu	**Nevýznamný**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia cesty I/66 nepredstavuje nový rušivý prvok v krajine.		
Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma		

Vplyvy na zložky životného prostredia	Vplyvy počas výstavby	Vplyvy počas prevádzky
Cesta I/66 sa nachádza v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Dotknuté územie sa nachádza v území, ktoré podlieha ochrane národnej aj európskej legislatívy. Počas výstavby sa nepredpokladá negatívny vplyv na chránené územia za dodržania podmienok a návrhov vydaných od dotknutých správ chránených území.	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Vplyvy na ÚSES	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia úseku cesty I/66, je v súlade s územným plánom dotknutej obce Telgárt. Vplyv na biocentrum Lúky na Besníku nachádzajúce sa v blízkosti stavby sa nepredpokladá.		
Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme	**Mierne negatívny**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Rekonštrukcia úseku cesty I/66 sa nachádza mimo zastavaného územia obce a je v súlade s územným plánom. Dočasný negatívny vplyv na využívanie pôdy bude v mieste stavebného dvoru.		
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, archeologické náleziská	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Najbližšie kultúrno-historické pamiatky sa nachádzajú cca 200 m od cesty I/66 a v intraviláne obce Telgárt. Vzhľadom na ich charakter a povahu sa vplyv nepredpokladá. V obci nebol vykonaný archeologický výskum. Výskyt archeologických nálezov je možný.		
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.		
Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Ľudové remeslá a tradície nebudú negatívne ovplyvnené.		
Iné vplyvy	**Bez vplyvu**	**Nemenný s aktuálnym stavom**
Kumulatívne vplyvy sa neprejavia.		
Vplyvy na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	**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 „I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu“ nedáva predpoklad na významné ovplyvnenie životného prostredia. Najväčší vplyv na životné prostredie bude počas výstavby. Tento vplyv je však dočasný. Významný vplyv predstavuje nový trvalý záber pôdy, čo negatívne ovplyvní flóru, najmä chránené druhy rastúce v zábere stavby. Počas prevádzky sa očakáva zlepšenie plynulosti a bezpečnosti premávky. Ide o pozitívnu zmenu pre obyvateľov obce Telgárt ako aj ľudí prechádzajúcich daným územím. Nerealizovaním rekonštrukcie by mohlo dôjsť k zrúteniu mostného objektu, ktorý je v havarijnom stave a úplnému odtrhnutiu časti

vozovky. 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 DSP pre „I/66 Telgárt – Besník, sanácia zosuvu“.

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. bola Dokumentácia pre stavebné povolenie (HBH Projekt spol. s r.o., 2020) a k nej vypracované prieskumy a podklady:

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (HBH Projekt spol. s r.o., 2020)
- Inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskumu (HES – COMGEO spol. s r. o., 2020)
- Pedologický prieskum (MMJ - Ing. Ján Janec, 2020)

Dokumentácia pre stavebné povolenie (Sprievodná 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: jún 2021

8 Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Vypracovali:

Ing. Lenka Mlynarčíková (l.mlynarcikova@hbhprojekt.sk)

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

GIS, mapové prílohy

Zodpovedný riešiteľ:

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

- Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z.z.
- Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2004 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