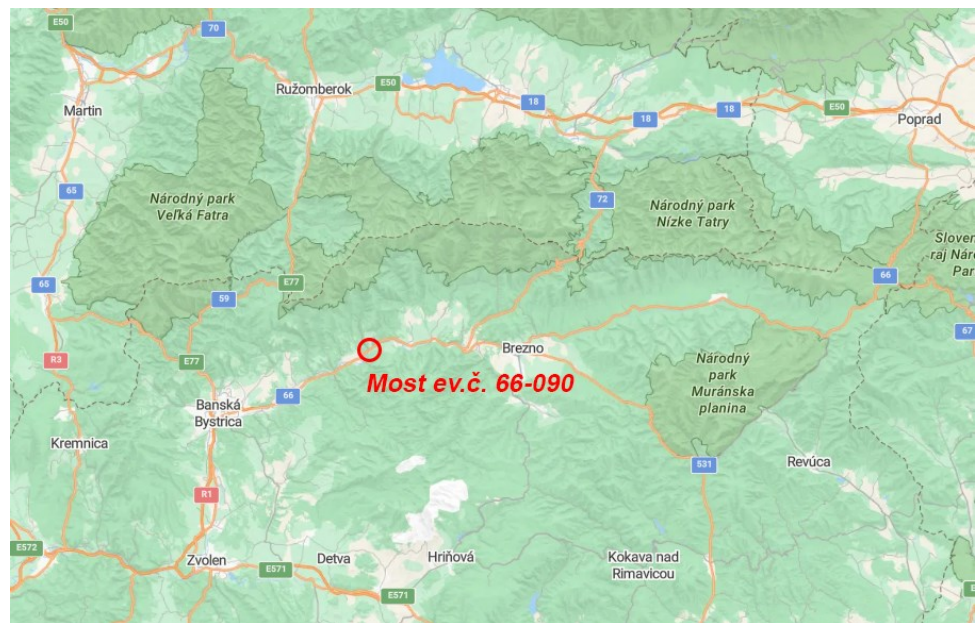


I/66 Brusno rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti
podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Zhotoviteľ:



ENVICONSULT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

Objednávateľ:



CiDeCo, s.r.o.
SNP 597/145, 965 01 Žiar nad Hronom

September 2023

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	4
1.	NÁZOV	4
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	4
3.	SÍDLO	4
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	4
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	4
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	7
2.1	POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY.....	7
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	7
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	8
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH.....	9
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ	11
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV...	11
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE	11
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ..	12
6.1	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA	12
6.2	KRAJINA.....	16
6.3	OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	16
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV	18
1	VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	18
2	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF.....	21
3	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	21
4	VPLYVY NA OVZDUŠIE	21
5	VPLYVY NA VODNÉ POMERY.....	22
5.1	VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY	22
5.2	VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU	22
6	VPLYVY NA PÔDU	23
7	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	23
8	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ.....	24
9	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	24
10	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	25
11	VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME.....	25
12	VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY	25
13	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	25
14	SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	26
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	28
1	ÚČEL PROJEKTU.....	28
2	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	28

3	CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI	29
4	ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	29
5	HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE.....	31
6	SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	32
7	SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH.....	32
8	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	35
VI.	PRÍLOHY	37
1.	INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA.....	37
2.	MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV	37
3.	DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	37
VII.	DÁTUM SPRACOVANIA	38
VIII.	SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	38
IX.	PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	38

PRÍLOHY

1. Prehľadná situácia stavby M 1:25 000
2. Celková situácia stavby
3. Dokumentácia pre stavebné povolenie (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

DDZ	- dočasné dopravné značenie
DSPRS	- dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby
CHVÚ	- chránené vtáčie územie
EIA	- posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
IVSC	- Investičná výstavba a správa ciest
k.ú.	- katastrálne územie
ÚPD	- územnoplánovacia dokumentácia
SO	- stavebný objekt
SSC	- Slovenská správa ciest
ÚEV	- územie európskeho významu
ÚSES	- územný systém ekologickej stability

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00003328

3. SÍDLO

Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Ivan Rybárik, generálny riaditeľ

Slovenská správa ciest

Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

Tel: 02/50 255 111

e-mail: ssc@ssc.sk

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

Ing. Rastislav Pisarcík, námestník úseku oddelenia investičnej prípravy

Slovenská správa ciest Investičná výstavba a správa ciest

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica

Tel: 048/43 43 212, 0911 418 944

e-mail: rastislav.pisarcik@ssc.sk

Miesto na konzultácie:

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

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

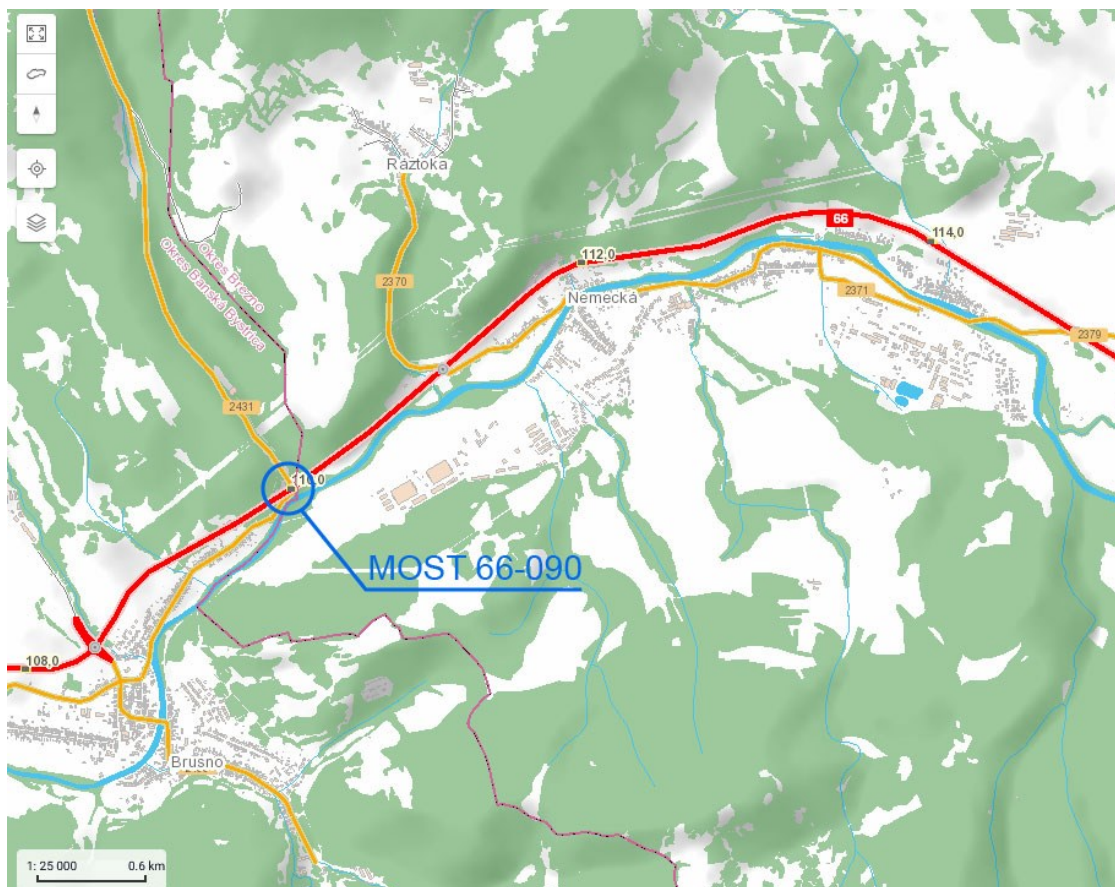
I/66 Brusno – rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický
Okres: Banská Bystrica, Brezno
Dotknuté obce: Brusno, Ráztoka
Katastrálne územia: Brusno, Ráztoka
Parcelné čísla: E-2-1123, E-72-1975, E-2-1115/23, E-2-1117, E-2-1116/1, E-915, E-3-1116/1, E-913/3, E-568/1, E-895, E-913/2, E-361/3

Obr. 1 Mapa širších vzťahov navrhovanej činnosti (mierka 1:25 000)



Zdroj: ISMCS © SSC

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzovaný mostný objekt ani nadväzujúca cesta I. triedy neboli v minulosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mosta. Cieľom posudzovanej stavby je jeho rekonštrukcia podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na spomínanom cestnom ťahu cesty I/66.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Názov stavby: I/66 Brusno – rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090

Predmetná stavba sa nachádza na ceste I/66 v Banskobystrickom kraji, mostom prechádza hranica dvoch okresov: Banská Bystrica a Brezno, a dvoch katastrálnych území: Brusno a Ráztoka. Stavba je situovaná v extraviláne uvedených obcí.

Mostný objekt prevádza cestu I. triedy v kumulatívnom staničení 94,464 ponad potok Bukovec (hydrologické číslo povodia: 4-23-02-042 v r. km 0,03). Mostný objekt je jednopoložný, postavený v roku 1972. Nosná konštrukcia je tvorená z prefabrikovaných nosníkov typu VÚS-I dĺžky 5,9 m o výške 0,5 m na ktorých je zrealizovaná spádová doska s výrazným zatekaním v okrajových častiach a masívnou monolitickou spodnou stavbou z betónu obloženou kamennými blokmi a s rovnobežnými krídlami na strane od obce Brusno. Predpokladá sa plošné založenie mosta. Nosná konštrukcia je uložená na lepenke. Celková dĺžka premostenia je 4,87 m.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mosta ID M4671. Stav mosta je na základe mimoriadnej mostnej prehliadky stanovený ako **VI. – veľmi zlý**. Opory spodnej stavby sú bez statických porúch, sú viditeľné vlhké škvrny, záclony odlupovanie, kamenný obklad v miestach zatekania inkrustrácie, vlhké škvrny, lokálny rozpad. Na nosnej konštrukcii hlavne v krajných častiach v miestach zatekania je poškodenie ochrannej vrstvy a sú viditeľné výkveti, inkrustrácie, záclony. Na spodnom povrchu nosníkov je obnažená betonárska výstuž s koróziou betonárskej výstuže s miestami úplného porušenia betonárskej výstuže. Rímky sú znečistené, viditeľný je rozpad betónu, výkveti a obnažená betonárska oceľ hlavne v miestach zatekania. Koryto vodného toku pod mostom je znečistené.

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavba bola v DSPRS rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

SO 101-00 Úprava cesty I/66

SO 201-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090

Celkový rozsah

Na základe záverov z prehliadky a na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta nasledovne:

- Spodná stavba: betónové časti majú vlhké škvrny, záclony odlupovanie, biologická korózia betónu, kamenný obklad v miestach zatekania inkrustrácie, lokálny rozpad murovacích prvkov;
- Nosná konštrukcia: hlavne v krajných častiach v miestach zatekania je poškodenie ochrannej vrstvy, výkveti, inkrustrácie, záclony;

- Mostný zvršok: porušená hydroizolácia, znečistenie, korózia betonárskej výstuže, rozpad betónu ríms;
- Okolie mosta: erózia svahov, poškodenie dna koryta, nežiadúca vegetácia.

Nevyhovujúci stav sa odstráni rekonštrukciou existujúceho mosta a to v rozsahu odstránenia existujúceho mostného príslušenstva, odstránenie nosnej konštrukcie, odstránenie časti krídiel, výmenou prechodovej oblasti a výmenou odstránených za nové. Na moste a predmostí bude zrealizovaná nová konštrukcia vozovky, vrátane odvodnenia prechodových oblastí s plynulým napojením na existujúci stav. Na príľahlej križovatke budú vybudované nové odbočovacie pruhy v smere Banská Bystrica – Pohronský Bukovec a v smere Brezno – Brusno. Tieto práce a úpravy výrazne zvýšia bezpečnosť a plynulosť dopravy na moste a zvýšia životnosť mosta.

Nové technické riešenie nevyžaduje zmenu (navýšenie) trvalých záberov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch.

Rekonštrukcia mosta je navrhnutá aby prebiehala naraz a obchádzková trasa by viedla po príľahlom odpočívadle. Pred spustením obchádzkovej trasy je nutné toto odpočívadlo upraviť tak aby bolo možné osadenie bezpečnostného záchytného zariadenia po oboch stranách mosta. Taktiež je nutné pred realizáciou pod most osadiť podpernú skruž na zabezpečenie stability existujúceho mosta.

Komunikáciu z obce a do obce Brusno v predmetnej križovatke bude potrebné uzavrieť a osadiť prenosné dopravné značenie v obci Brusno na informovanie o uzávere. Obsluha obce bude fungovať cez križovatku na ceste I/66 v km 93,021 (číslo križovatky 3623A008) a cez križovatku v km 92,080 (číslo križovatky 3623A036).

Pred výstavbou budú vytýčené jestvujúce inžinierske siete. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny, resp. v prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 10 mesiacov.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty I/66. Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia rekonštrukčných prác bude potrebná pitná voda a voda na hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude dovážaná a bude zabezpečovaná realizátorom stavebných prác.

Pri rekonštrukčných prácach vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú lomy v blízkom okolí. Na základe predpokladanej bilancie humusu a zemín nebude potrebné dovážať zeminu.

Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.). V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Nároky na dopravu

Rekonštrukcia mosta je navrhnutá aby prebiehala naraz a obchádzková trasa by viedla po príľahlom odpočívadle. Pred spustením obchádzkovej trasy je nutné toto odpočívadlo upraviť tak aby bolo možné osadenie bezpečnostného záchytného zariadenia po oboch stranách mosta. Taktiež je nutné pred realizáciou pod most osadiť podpernú skruž na zabezpečenie stability existujúceho mosta.

Komunikáciu z obce a do obce Brusno v predmetnej križovatke bude potrebné uzavrieť a osadiť prenosné dopravné značenie v obci Brusno na informovanie o uzávere. Obsluha obce bude fungovať cez križovatku na ceste I/66 v km 93,021 (číslo križovatky 3623A008) a cez križovatku v km 92,080 (číslo križovatky 3623A036).

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

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

Počas prevádzky rekonštruovaného mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou.

2.4.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavňových plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.

Počas prevádzky mostného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvodnenie povrchu vozovky bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda z vozovky steká na terén resp. teleso cesty, za prechodovými blokmi ríms je osadená odvodňovacia žlabovka. Z povrchu komunikácie I/66 bude voda odvedená pozdĺžnym a priečnym sklonom cez nespevnenú krajnicu do odvodňovacích žlaboviek, ktoré sú napojené na existujúci odvodňovací systém komunikácie.

2.4.3 Odpady

V rámci rekonštrukcie i prevádzky mostného objektu budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v nasledovných tab.

Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce pri stavebných prácach na mostnom objekte

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
03 01 05	Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04)	O
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	Obaly z plastov	O
15 01 04	Obaly z kovu	O
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke mostného objektu

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

Odpady vzniknuté počas rekonštrukcie mosta, ktoré nie je možné zhodnotiť recykláciou ani využitím ako vedľajší produkt, budú likvidované na regulovaných skládkach komunálneho odpadu a na skládkach nebezpečných odpadov. Uvažuje sa do vzdialenosti 20 km od stavby, kde sa nachádza niekoľko skládok, (napr. skládka odpadov v Žiari nad Hronom ZSNP, Žiari nad Hronom T+T, Bzenica). Zhotoviteľ predloží doklad o spôsobe nakladania s odpadmi vzniknutými počas stavebných úprav mosta.

2.4.4 Hluk

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Takýmto miestom bude predovšetkým priestor vo vzdialenosti cca 90-100 m od mostného objektu. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte a ceste I/66, t.j. cca 10 mesiacov.

Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhuťňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na mostnom objekte nezmenia.

V danom prípade rekonštrukcia mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

2.4.5 Vibrácie

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

Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia mostného objektu.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce na jestvujúcom mostnom objekte, ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

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

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou mostného objektu bude potrebné stavebné povolenie podľa stavebného zákona.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

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

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

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Fatransko-tatranskej, celku Horehronské podolie, podcelku Lopejská kotlina. Predstavuje ho typ eróznno-denudačného reliéfu je reliéf kotlinových pahorkatín. Základným typom morfoštruktúry sú priekopové prepadliny a morfoštruktúrne depresie kotlín. Povrch širšieho okolia dotknutého územia má charakter horizontálne a vertikálne rozčleneney roviny. Priemerná nadmorská výška územia je 450 m n.m.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

Kvartérny pokryv tvoria sedimenty eolicko-deluviálnej, terasovej a fluviálnej genézy (aluviálna niva rieky Hron). Eolicko-deluviálny komplex sa vyskytuje v severnej časti predmetného územia na miernych svahoch (456 - 461 m n. m.) ako pokryvný útvar terasových štrkov (456 - 435 m n. m.). Komplex je zastúpený hlinami a ílmi piesčitými, resp. ílmi s nízkou a strednou plasticitou. Terasové sedimenty sú zastúpené nesúvislou tenkou vrstvou pokryvných hlín. Pri úpäti miernych svahov sú terasové štrky prekryté priamo eolicko-deluviálnym komplexom, prípadne eolicko-deluviálne komplexy prechádzajú pozvoľna do terasových štrkov bez výskytu terasových hlín a ílov. Podložné terasové štrky sú prevažne piesčité, miestami ílovité. Fluviálne sedimenty tvoria piesčito-štrkovitú výplň údolnej aluviálnej nivy Hrona a jeho prítoku potoka Bukovec. Majú premenlivú mocnosť, tvoria piesčito-štrkovitú výplň údolnej nivy. Štrková výplň aluviálnej nivy je nesúvisle prekrytá piesčitými nivnými hlinami a ílmi, často aj bez hlinitého pokryvu.

Geodynamické javy

V záujmovom území nie sú identifikované žiadne prvky geodynamických javov.

Seizmicita územia

Oblasť riešeného územia nepatrí k významným lokalitám Slovenska z hľadiska výskytu a intenzity zemetrasení. Určenie makroseizmickej aktivity po zemetrasení sa v súčasnosti určuje podľa stupnice EMS-98. Projektanti a stavební inžinieri majú k dispozícii hodnoty charakteristík seizmického ohrozenia, ktoré predstavujú vstup pre výpočet očakávaného seizmického zaťaženia stavebných konštrukcií. Pre bežné stavby na území Slovenska sa seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií určuje podľa normy STN 730036.

6.1.3 Pôdne pomery

Širšie riešené územie sa nachádza v hornatej oblasti, čo spôsobuje nedostatok kvalitnej pôdy. Rovinatá oblasť sa nachádza iba pozdĺž toku Hrona. Z celkovej výmery pripadá na poľnohospodársky pôdny fond cca 23% a väčšinu tvoria lúky a pasienky. Orná pôda je zastúpená minimálne.

Najčastejším pôdnym typom je kambizem. Jeho úrodnosť je daná jeho vlastnosťami a miestom výskytu. Všeobecne ide o pôdy menej úrodné. Ďalšími pôdnymi typmi sú rendziny typické a kambizemné a fluvizeme tiahnuce sa pozdĺž toku Hrona a Sopotnice. Rendziny sú obyčajne plytké a štrkovité pôdy. Ich obhospodarovanie je náročné vzhľadom na ich zlý vodný režim. Väčšina našich horských pasienkov je lokalizovaná na týchto pôdach. Fluvizeme zaberajú celú rovinatú časť územia. Sú to úrodné pôdy nachádzajúce sa v nivách riek, ktorých vývoj je opakovane narušovaný záplavami. Ostatné pôdy sa nachádzajú na svahových pôdach – asi tretina na pôdach so sklonom 3° až 12° a druhá tretina na výrazných svahoch 12°-25°. V širšom území sa ešte nachádza značná časť pôd so sklonmi nad 25° bez špecifikácie pôdneho subtypu, ktoré sú pre poľnohospodársku výrobu nevhodné.

V riešenom území boli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí. BPEJ pôd v riešenom území patria do skupiny 5 (BPEJ 0705031) a 7 (0787212) – stredne až menej kvalitné pôdy.

Realizáciou posudzovanej činnosti bude zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy.

6.1.4 Klimatické pomery

Klimaticky spadá širšie riešené územie do dvoch klimatických oblastí: juhovýchodná časť v miernej oblasti, v okrsku mierne vlhkom a juhozápadná časť Brusna v oblasti chladnej a okrsku mierne chladnom. Územie sa vyznačuje premenlivou klímou v závislosti najmä od nadmorskej výšky a členitosti reliéfu. Značný vplyv má aj lesnatosť územia. Teplotné maximá sa dosahujú v júli (28 – 30°C). V septembri začína rýchly pokles teploty od 13,5°C po – 2,5°C. Najchladnejší mesiac je január. V zimnom období dochádza k teplotným inverziám čo môže mať nepriaznivý vplyv na rozptyl znečisťujúcich látok z lokálnych kúrenísk. Počet jasných dní do roka je 60, počet zamračených dní je 125.

Množstvo zrážok je určované opäť najmä nadmorskou výškou. Priemerné úhrny zrážok v obci Brusno v nadmorskej výške 424 m je 800 mm, v nadmorskej výške 800 m je to 806 mm a v nadmorskej výške 900 m je to 911 mm. Najmenej zrážok spadne v januári až februári, najviac v máji až júli. (Kupča, Pliško, 1994).

Výška snehovej pokrývky a jej dĺžka trvania je znova ovplyvňovaná nadmorskou výškou a v nemalej miere aj orientáciou svahov. V údolí Hrona sa pohybuje dĺžka jej trvania od 30,3 do 60,5 dní a následne vzrastá so stúpajúcou nadmorskou výškou. Prevládajúci smer vetra je prispôsobený tvarom reliéfu. Prevládajú západne a potom východné vetry.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Mostný objekt sa nachádza nad potokom Bukovec, ktorý sa následne južne od riešeného územia po 50 m vlieva do rieky Hron.

Hydrologické údaje potoka Bukovec sú nasledovné:

Tok: Bukovec
Profil: r.km 0,03 (mostný objekt)
Hydrologické číslo povodia: 4-23-02-042
Plocha povodia: 16,76 km²

Tab. 3 N-ročné maximálne prietoky potoka Bukovec ($Q_{\max.N}$) v m³.s⁻¹

N	1	2	5	10	20	50	100
$Q_{\max.N}$	2,1	3,2	5,0	6,5	9,0	12	15

V súčasnom období nie sú v širšom riešenom území vybudované žiadne umelé vodné plochy, ktoré by plnili vodohospodársku alebo vodoochrannú funkciu, alebo by boli využívané pre rekreačné účely.

Geologická stavba územia vytvára priaznivé podmienky pre akumuláciu väčších zásob podzemnej vody a to najmä v oblasti tvorenej karbonátovým podložím. Vápence a dolomity severne aj južne od obce majú puklinovo-krasovú priepustnosť veľmi dobrú až dobrú. Na tieto oblasti sa viaže aj výskyt minerálnych a termálnych prameňov v Brusne, ktoré dali vznik kúpeľom Brusno. Táto minerálna voda je alkalicko – sírnatá s veľkým obsahom Glauberovej soli a jej teplota je 19°C.

Brusno má registrované 4 pramene: Ležia v horskom prostredí na úpätí severných svahov Vepra v nadmorskej výške 424 m n. m. Zdroje minerálnej liečivej vody sa využívajú k liečbe chorôb žľazníka, pečene, pankreasu a niektorých chorôb pohybového ústrojenstva. Obec Brusno získala štatút kúpeľného miesta uznesením vlády SR č. 740/1995 v roku 1995.

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadneho ochranného pásma minerálnych liečivých prameňov.

Vodohospodársky chránené územia

Potok Bukovec nie je v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Rieka Hron v zmysle vyhlášky uvedenej vyhlášky patrí medzi vodohospodársky významné vodné toky.

Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

Katastrálne územie obcí Brusno a Ráztoka nie sú zaradené medzi zraniteľné oblasti.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Flóra a vegetácia

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili v okolí potokov a riek lužné lesy podhorské a horské, v okolí rieky Hron lužné lesy nížinné, ostatné územie dobovo-hrabové lesy karpatské. Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v minulosti zasiahla hlavne premena lesov na polia, výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory. Pôvodná vegetácia bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne rôzne druhy synantropnej vegetácie a zastavané plochy. Malé prvky pôvodnej vegetácie sa čiastočne zachovali v brehovej vegetácii vodných tokov, prevažne Hrona. Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v zábere stavby nenachádzajú.

Fauna

Faunu priamo riešeného územia tvoria prevažne synantropné druhy. Druhovou diverzitou územia zvyšujú prítomné krajinné prvky – brehové porasty, lesné porasty.

V príľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a d'atlovité. Ďalšie druhy hniezdia v dutinách a štrbinách budov (vrabec domový, holub domáci, belorítka obyčajná). Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiar. V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat. V širšom okolí sú najhodnotnejšie ako biotop pre živočíchy brehové porasty, lesné porasty a krajinné prvky (remízky, solitéry, stromoradia).

Biodiverzita

Biologická diverzita (ďalej len „biodiverzita“) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni.

Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia, ktoré tvorí mostný objekt a prilahlý úsek cesty - možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne odstránený. Pôvodná vegetácia sa zachovala len na časti brehových porastov Hrona. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú lesné porasty v okolí.

6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Posudzovaná činnosť sa nachádza na okraji ochranného pásma NP Nízke Tatry. V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tu platí 2. st. ochrany.

Posudzovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Stavba je v rámci vyčlenených dočasných záberov stavby v kontakte s územím európskeho významu: SKUEV1303 Alúvium Hrona. Dôvodom ochrany je biotopu európskeho významu: Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (*91E0) a druhy európskeho významu: plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*), mihuľa ukrajinská (*Eudontomyzon mariae*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), pĺž severný (*Cobitis taenia*), hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), mlok karpatský (*Triturus montandoni*), kunka červenobruchá (*Bombina bombina*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), vydra riečna (*Lutra lutra*). Stupeň ochrany: 4. Samotná rieka Hron preteká vo vzdialenosti cca 35 – 60 m od trvalých záberov navrhovanej úpravy mosta a príslušného úseku cesty.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území ako aj európskej sústavy chránených území sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Chránené druhy

V kontakte so stavbou sa nachádzajú porasty krovín, preto nie je vylúčené hniezdenie niektorých druhov prevažne spevavcov. Všetky druhy prirodzene sa vyskytujúcich vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

Posudzovaná činnosť je realizovaná v blízkosti rieky Hron, ktorý preteká vo vzdialenosti cca 35-60 m južne od riešeného územia a ktorý predstavuje v zmysle dokumentácie RÚSES okresu Banská Bystrica a Brezno

(SAŽP 2013) prvok ÚSES - **nadregionálny biokoridor**. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na svoj charakter a technické riešenie, a vzdialenosť od biokoridoru nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Možné vplyvy sú popísané v kap. IV.5 a 9. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

6.2 KRAJINA

Riešené územie má typický antropogénny charakter s intenzívnym dopravným zaťažením územia – cesta, železnica. Západne od riešeného územia sa nachádzajú prvky prevažne sídelnej krajiny s prevahou obytnej funkcie a prídomových záhrad. Južne od riešeného územia preteká rieka Hron so zachovalými brehovými porastami, ďalej sa tu nachádza železnica a polia a lúky. Severne od riešeného územia sa rozkladajú zalesnené plochy. Územie je výrazne poznačené trasovaním líniových infraštruktúrnych prvkov v smere východ – západ: cesta I/66, na ktorú sa napájajú miestne komunikácie obcí a železničná trať.

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Obec Brusno ako vidiecke sídlo v štruktúre osídlenia podľa ÚPN VÚC BB kraja je zaradené do horehronskej rozvojovej osi BB-Brezno-Heľpa s ustáleným počtom trvale žijúcich obyvateľov. V rámci územnosprávneho členenia patrí do okresu Banská Bystrica. Okresné sídlo je vzdialené od obce 21 km. Pozitívnym faktorom v rozvoji obce je väzba na prírodný potenciál, ktorý je najsilnejším zdrojom príjmov z hospodárenia.

Obec Brusno je zásobovaná vodou z vlastného vodovodu s vodojemom o objeme 50 m³.

Obec Brusno má vybudovaný vlastný vodovod v správe STVAKu, ktorý je napájaný z prameňov „Vyvieračka“ s výdatnosťou 5 l/s a „Peklo“ s výdatnosťou 2,5 l/s. Napojených je naň 99,32 % obyvateľov. Výdatnosť vodných zdrojov je postačujúca (PHSR Obce Brusno, 2021-2028). V obci Ráztoka je vybudovaný verejný vodovod.

Obec Brusno má vybudovaný kanalizačný systém v obci na ktorý je napojených približne 80% domov. Odpadová voda je odvádzaná a následne čistená v miestnej čističke odpadových vôd. Po prečistení je vypúšťaná do Hrona. V obci Ráztoka je kanalizačná sieť vybudovaná len čiastočne a 33% domácností je napojených na kanalizáciu (PHSR Mikroregiónu Chopok juh, 2015-2025).

Obec je zásobovaná elektrickou energiou – 4 trafostanice napojené na 22 kV vzdušné vedenie a väzba na rozvodňu Medzibrod prechádzajú exist. 110 kV a 220 kV vzdušné vedenia. Obec Ráztoka je napojená na elektr. rozvodnú sieť.

Obec Brusno je plne plynofikovaná a týmto médiom majú možnosť vykurovať všetky domácnosti. V niektorých domoch si však stále prikurujú tuhým palivom (drevo, uhlie), alebo elektrinou. Vzhľadom na to že zemný plyn nepredstavuje z dlhodobého hľadiska trvalo udržateľný zdroj energie bude nutné v budúcnosti počítať s výrobou energie aj z iných (alternatívnych) zdrojov ako sú napríklad solárna, veterná energia, energia biomasy a iné. Obec Ráztoka nie je plynofikovaná.

Na území obce Brusno je zavedený triedený zber komunálneho odpadu. Na zber použitých prenosných batérií a akumulátorov ako aj automobilových batérií a akumulátorov, zber jedlých tukov a olejov, a zber odpadu z domácností s obsahom škodlivých látok a zber objemného odpadu sa uplatňuje kalendárový zber.

6.3.1 Doprava

Cestná doprava

Riešeným územím prechádza cesta I/66 Banská Bystrica – Brezno. Prístup do sídelného útvaru z cesty I/66 zabezpečuje miestna obslužná komunikácia III/2431, na ktorú nadväzujú ostatné bočné obslužné a prepojovacie komunikácie, tvoriace vnútorný dopravný systém obce. Na sieť obslužných komunikácií sa

napájajú poľné a účelové cesty, ktoré ďalej umožňujú sprístupnenie extravilánu obce. Obec Ráztoka je napojená z cesty I/66 prostredníctvom cesty III/2370 a vnútorný dopravný systém obce.

Železničná doprava

Riešeným územím prechádza Železničná trať č. 172 Zvolen – Banská Bystrica – Margecany. Železničná trať vedie časťou zastavaného územia obce, čiastočne súběžne s cestou I/66.

Vodná doprava

Tento druh dopravy sa v území nevyskytuje.

Letecká doprava

Tento druh dopravy sa v území nevyskytuje.

6.3.2 Kultúrohistorické pamiatky

Na území obce Brusno sa pamiatkovo chránené objekty a územia nenachádzajú. Najstaršou stavbou v obci je kostol Sv. Ondreja (Andreja apoštola). Z ďalších objektov na území obce možno spomenúť: kaplnka Panny Márie Sedembolestnej (1853), Panny Márie Lurdskej (1948), kaplnka sv. Jána Nepomuckého (1786) župný dom, pomník padlým v 1. a 2. sv. vojne a i. V obci Ráztoka sa nachádza Rímsko – katolícky kostol zasvätený sviatku Navštívenia Panny Márie z roku 1840 a kaplnka Sedembolestnej Panny Márie z roku 1942.

Všetky pamiatky sú mimo priestoru posudzovanej činnosti.

6.3.3 Archeologické lokality

V katastri obcí sa nevyskytujú žiadne evidované archeologické lokality.

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

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

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 10 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora výstavby.

Obmedzenie dopravy

Rekonštrukcia mosta je navrhnutá aby prebiehala naraz a obchádzková trasa by viedla po prífahlom odpočívadle. Pred spustením obchádzkovej trasy je nutné toto odpočívadlo upraviť tak aby bolo možné osadenie bezpečnostného záchytného zariadenia po oboch stranách mosta. Taktiež je nutné pred realizáciou pod most osadiť podpernú skruž na zabezpečenie stability existujúceho mosta.

Komunikáciu z obce a do obce Brusno v predmetnej križovatke bude potrebné uzavrieť a osadiť prenosné dopravné značenie v obci Brusno na informovanie o uzávere. Obsluha obce bude fungovať cez križovatku na ceste I/66 v km 93,021 (číslo križovatky 3623A008) a cez križovatku v km 92,080 (číslo križovatky 3623A036).

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami 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 znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tabuľka č. 1.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná* hladina *A* zvuku L_{Aeq} . Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Tab. 4 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategoría územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Hluk z dopravy			$L_{ASmax,p}$	
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy ^{c)} $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava $L_{Aeq,p}$		
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:
^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.
^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.
^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.
^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia žijúci najbližšie od mostného objektu. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte a ceste. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 10 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z.z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 5 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadefinovaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako $\Delta L = 1\text{dB}$ a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu. V posudzovanom území rekonštrukcia mostného objektu a príľahlej cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko-prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území len niekoľko krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 10 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO , NO_x , VOC , SO_2 , PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2 , CH_4 , N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci

dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Zásahy do horninového prostredia sa nepredpokladajú.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave mostného objektu vôbec nezmení. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na klimatické pomery nezmení.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou. Najmä v suchom období bude potrebné prístupové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá. V zrážkovom období čistiť vozovku od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy. Staveniskovú dopravu viesť po navrhnutých cestách a dopravných trasách. V období výstavby je možné vplyv emisií na okolie zmierniť obmedzením pohybu stavebných mechanizmov na najnevyhnutejšiu potrebnú mieru.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by

uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na ovzdušie za dodržania navrhovaných opatrení nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať nad a v tesnej blízkosti vodného toku Bukovec, ktorý sa po 50 m vlieva do rieky Hron, bude nevyhnutné prísne dodržiavať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd. V prípade, keď bude potrebný vstup mechanizmov do koryta vodného toku, obmedziť ho na nevyhnutné minimum. Zabezpečiť ochranu vôd pod mostom pri demolácii nosnej konštrukcie a otryskávaní spodnej stavby.

Počas rekonštrukcie bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku a riadiť sa jeho pokynmi. Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku.

Odvodnenie povrchu vozovky bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda z vozovky steká na terén resp. teleso cesty, za prechodovými blokmi ríms je osadená odvodňovacia žľabovka. Z povrchu komunikácie I/66 bude voda odvedená pozdĺžnym a priečnym sklonom cez nespevnenú krajnicu do odvodňovacích žľaboviek, ktoré sú napojené na existujúci odvodňovací systém komunikácie.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity povrchových vôd.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Vplyv na režim podzemnej vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Ochrana vodárenských zdrojov

Mostný objekt nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na živočíchy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov. Nepôjde však o významné ovplyvnenie fauny riešeného územia, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 10 mesiacov a viazaná výhradne na samotný mostný objekt a jeho okolie a príľahlý úsek cesty.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

V záujmovom území nedôjde k likvidácii porastov, dôjde k úprave terénu pod mostným objektom nevyhnutných pre potreby realizácie požadovaných úprav. V prípade identifikovania invázných druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať a zatrávniť.

Stromy a kry, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti realizovaných stavebných prác, je potrebné počas výkopových prác chrániť aby nedošlo k nadmernému zásahu do nadzemných častí a koreňového systému, a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Všetky práce musia byť urobené ručne a prípadne poškodené

korene a konáre ihneď ošetriť a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

Vplyv na biotopy a biodiverzitu

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadnych chránených ani inak cenných lokalít, nie je predpoklad zásahu do biotopov národného a európskeho významu.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác sa štruktúra ani scenérie krajiny nezmení.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Posudzovaná činnosť sa nachádza na okraji ochranného pásma NP Nízke Tatry. V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tu platí 2. st. ochrany.

Posudzovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Stavba je v rámci vyčlenených dočasných záberov stavby v kontakte s územím európskeho významu: SKUEV1303 Alúvium Hrona. Samotná rieka Hron preteká vo vzdialenosti cca 35 – 60 m od trvalých záberov navrhovanej úpravy mosta a príslušného úseku cesty.

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať nad a v tesnej blízkosti vodného toku Bukovec, ktorý sa po 50 m vlieva do rieky Hron, bude nevyhnutné prísne dodržiavať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd (kap. IV.5.1). V prípade, keď bude potrebný vstup mechanizmov do koryta vodného toku, obmedziť ho na nevyhnutné minimum. Zabezpečiť ochranu vôd pod mostom pri demolácii nosnej konštrukcie a otryskávani spodnej stavby. Bude potrebné mimoriadne opatrné realizovanie prác, ktoré musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- minimalizovať zásahy v samotnom toku;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií. Pri dodržaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia predmetu ochrany chráneného územia a po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia spoločenstiev fauny a flóry priamo alebo nepriamo dotknutej realizáciou posudzovanej činnosti.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území ako aj európskej sústavy chránených území sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené nie je predpoklad priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia predmetov ochrany ÚEV realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nie je potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Posudzovaná činnosť je realizovaná v blízkosti rieky Hron, ktorý preteká vo vzdialenosti cca 35-60 m južne od riešeného územia a ktorý predstavuje v zmysle dokumentácie RÚSES okresu Banská Bystrica a Brezno (SAŽP 2013) prvok ÚSES - **nadregionálny biokoridor**. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na svoj charakter a technické riešenie, a vzdialenosť od biokoridoru nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Možné vplyvy sú popísané v kap. IV.5 a 9. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Rekonštrukcia mosta je navrhnutá aby prebiehala naraz a obchádzková trasa by viedla po príľahlom odpočívadle. Pred spustením obchádzkovej trasy je nutné toto odpočívadlo upraviť tak aby bolo možné osadenie bezpečnostného záchytného zariadenia po oboch stranách mosta. Taktiež je nutné pred realizáciou pod most osadiť podpernú skruž na zabezpečenie stability existujúceho mosta.

Komunikáciu z obce a do obce Brusno v predmetnej križovatke bude potrebné uzavrieť a osadiť prenosné dopravné značenie v obci Brusno na informovanie o uzávere. Obsluha obce bude fungovať cez križovatku na ceste I/66 v km 93,021 (číslo križovatky 3623A008) a cez križovatku v km 92,080 (číslo križovatky 3623A036).

Zhotoviteľ ihneď po ukončení rekonštrukcie odstráni DDZ, pričom zodpovedá za uvedenie resp. obnovu dopravného značenia v zmysle projektu.

Ostatných prvkov urbánneho komplexu sa realizácia navrhovanej činnosti nebude týkať.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci mostného telesa a príľahlého úseku cesty nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v okolí stavby.

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 10 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/66 a železničná doprava.

V riešenom území je navrhovaná oprava cesty I/66 Lučatín – Nemecká v km 104,350 – 114,000, ďalej rekonštrukcia mosta 66-098 na ceste I/66 Podbrezová, výstavba mosta na ceste I/66 nad cestou III/06657 Predajná, v správe SSC IVSC Banská Bystrica. V súčasnosti nie je možné odhadnúť začiatok a ukončenie jednotlivých stavieb, v každom prípade bude nevyhnutné zosúladiť ich realizácie tak, aby sa minimalizovali obmedzenia v doprave na uvedených úsekoch cesty I/66. Pri dodržaní uvedeného opatrenia, navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu na ceste I/66 nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme pridelovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priradzovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli pridelované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- 0 minimálny až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 3 významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátko-dobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný
- 5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

V nasledujúcom hodnotení je symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 6 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	0	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0
Pôda	Záber pôd	0	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinnej vegetácie	0	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	0	0
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-	-
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-1*	0
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	-	-
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-	-
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-	-
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-	-
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	-	-
Lesné hospodárstvo	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-	-
	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
Vodné hospodárstvo	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	-	-
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-
Dopravná a iná infraštruktúra	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Kultúrne pamiatky	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	-1	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Predmetná stavba sa nachádza na ceste I/66 v Banskobystrickom kraji, mostom prechádza hranica dvoch okresov: Banská Bystrica a Brezno, a dvoch katastrálnych území: Brusno a Ráztoka. Stavba je situovaná v extraviláne uvedených obcí.

Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mosta ID M4671. Stav mosta je na základe mimoriadnej mostnej prehliadky stanovený ako **VI. – veľmi zlý**.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Stavba bola v DSPRS rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

SO 101-00 Úprava cesty I/66

SO 201-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090

Celkový rozsah

Na základe záverov z prehliadky a na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta nasledovne:

- Spodná stavba: betónové časti majú vlhké škvrnny, záclony odlupovanie, biologická korózia betónu, kamenný obklad v miestach zatekania inkrustrácie, lokálny rozpad murovacích prvkov;
- Nosná konštrukcia: hlavne v krajných častiach v miestach zatekania je poškodenie ochrannej vrstvy, výkvety, inkrustrácie, záclony;
- Mostný zvršok: porušená hydroizolácia, znečistenie, korózia betonárskej výstuže, rozpad betónu ríms;
- Okolie mosta: erózia svahov, poškodenie dna koryta, nežiadúca vegetácia.

Nevyhovujúci stav sa odstráni rekonštrukciou existujúceho mosta a to v rozsahu odstránenia existujúceho mostného príslušenstva, odstránenie nosnej konštrukcie, odstránenie časti krídiel, výmenou prechodovej oblasti a výmenou odstránených za nové. Na moste a predmostí bude zrealizovaná nová konštrukcia vozovky, vrátane odvodnenia prechodových oblastí s plynulým napojením na existujúci stav. Na príľahlej križovatke budú vybudované nové odbočovacie pruhy v smere Banská Bystrica – Pohronský Bukovec a v smere Brezno – Brusno. Tieto práce a úpravy výrazne zvýšia bezpečnosť a plynulosť dopravy na moste a zvýšia životnosť mosta.

Nové technické riešenie nevyžaduje zmenu (navýšenie) trvalých záberov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch.

Rekonštrukcia mosta je navrhnutá aby prebiehala naraz a obchádzková trasa by viedla po príľahlom odpočívadle. Pred spustením obchádzkovej trasy je nutné toto odpočívadlo upraviť tak aby bolo možné osadenie bezpečnostného záchytného zariadenia po oboch stranách mosta. Taktiež je nutné pred realizáciou pod most osadiť podpernú skruž na zabezpečenie stability existujúceho mosta.

Komunikáciu z obce a do obce Brusno v predmetnej križovatke bude potrebné uzavrieť a osadiť prenosné dopravné značenie v obci Brusno na informovanie o uzávere. Obsluha obce bude fungovať cez križovatku na ceste I/66 v km 93,021 (číslo križovatky 3623A008) a cez križovatku v km 92,080 (číslo križovatky 3623A036).

Pred výstavbou budú vytýčené jestvujúce inžinierske siete. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny, resp. v prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 10 mesiacov.

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Predmetná stavba sa nachádza na ceste I/66 v Banskobystrickom kraji, mostom prechádza hranica dvoch okresov: Banská Bystrica a Brezno, a dvoch katastrálnych území: Brusno a Ráztoka. Stavba je situovaná v extraviláne uvedených obcí.

Rekonštrukcia sa týka existujúceho mosta nad potokom Bukovec, ako aj napojenia na nadväzujúci úsek cesty pred a za mostom.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Fatransko-tatranskej, celku Horehronské podolie, podcelku Lopejská kotlina. Predstavuje ho typ eróznno-denudačného reliéfu je reliéf kotlinových pahorkatín. Základným typom morfoštruktúry sú priekopové prepadliny a morfoštruktúrne depresie kotlín. Povrch širšieho okolia dotknutého územia má charakter horizontálne a vertikálne rozčlenenej roviny. Priemerná nadmorská výška územia je 450 m n.m.

Kvartérny pokryv tvoria sedimenty eolicko-deluviálnej, terasovej a fluviálnej genézy (aluviálna niva riek Hron). Eolicko-deluviálny komplex sa vyskytuje v severnej časti predmetného územia na miernych svahoch (456 - 461 m n. m.) ako pokryvný útvar terasových štrkov (456 - 435 m n. m.). Komplex je zastúpený hlinami a ílmi piesčitými, resp. ílmi s nízkou a strednou plasticitou. Terasové sedimenty sú zastúpené nesúvislou tenkou vrstvou pokryvných hlín. Pri úpätí miernych svahov sú terasové štrky prekryté priamo eolicko-deluviálnym komplexom, prípadne eolicko-deluviálne komplexy prechádzajú pozvoľna do terasových štrkov bez výskytu terasových hlín a ílov. Podložné terasové štrky sú prevažne piesčité, miestami ílovité. Fluviálne sedimenty tvoria piesčito-štrkovitú výplň údolnej aluviálnej nivy Hrona a jeho prítoku potoka Bukovec. Majú premenlivú mocnosť, tvoria piesčito-štrkovitú výplň údolnej nivy. Štrková výplň aluviálnej nivy je nesúvisle prekrytá piesčitými nivnými hlinami a ílmi, často aj bez hlinitého pokryvu.

Pôdne pomery

Širšie riešené územie sa nachádza v hornatej oblasti, čo spôsobuje nedostatok kvalitnej pôdy. Rovinatá oblasť sa nachádza iba pozdĺž toku Hrona. Z celkovej výmery pripadá na poľnohospodársky pôdny fond cca 23% a väčšinu tvoria lúky a pasienky. Orná pôda je zastúpená minimálne. Najčastejším pôdnym typom je kambizem, ďalšími pôdnymi typmi sú rendziny typické a kambizemné a fluvizeme.

V riešenom území boli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí. BPEJ pôd v riešenom území patria do skupiny 5 (BPEJ 0705031) a 7 (0787212) – stredne až menej kvalitné pôdy.

Realizáciou posudzovanej činnosti bude zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy.

Klimatické pomery

Klimaticky spadá širšie riešené územie do dvoch klimatických oblastí: juhovýchodná časť v miernej oblasti, v okrsku mierne vlhkom a juhozápadná časť Brusna v oblasti chladnej a okrsku mierne chladnom. Územie sa vyznačuje premenlivou klímou v závislosti najmä od nadmorskej výšky a členitosti reliéfu. Značný vplyv má aj lesnatosť územia. Teplotné maximá sa dosahujú v júli (28 – 30°C). V septembri začína rýchly pokles teploty od 13,5°C po – 2,5°C. Najchladnejší mesiac je január. V zimnom období dochádza k teplotným inverziám čo môže mať nepriaznivý vplyv na rozptyl znečisťujúcich látok z lokálnych kúrenísk. Počet jasných dní do roka je 60, počet zamračených dní je 125.

Množstvo zrážok je určované opäť najmä nadmorskou výškou. Priemerné úhrny zrážok v obci Brusno v nadmorskej výške 424 m je 800 mm, v nadmorskej výške 800 m je to 806 mm a v nadmorskej výške 900 m je to 911 mm. Najmenej zrážok spadne v januári až februári, najviac v máji až júli. (Kupča, Pliško, 1994).

Hydrologické pomery

Mostný objekt sa nachádza nad potokom Bukovec, ktorý sa následne južne od riešeného územia po 50 m vlieva do rieky Hron.

Hydrologické údaje potoka Bukovec sú nasledovné:

Tok:	Bukovec
Profil:	r.km 0,03 (mostný objekt)
Hydrologické číslo povodia:	4-23-02-042
Plocha povodia:	16,76 km ²

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadneho ochranného pásma minerálnych liečivých prameňov. V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Potok Bukovec nie je v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Rieka Hron v zmysle vyhlášky uvedenej vyhlášky patrí medzi vodohospodársky významné vodné toky.

Katastrálne územie obcí Brusno a Ráztoka nie sú zaradené medzi zraniteľné oblasti.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili v okolí potokov a riek lužné lesy podhorské a horské, v okolí rieky Hron lužné lesy nížinné, ostatné územie dobovo-hrabové lesy karpatské. Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v minulosti zasiahla hlavne premena lesov na polia, výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory. Pôvodná vegetácia bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne rôzne druhy synantropnej vegetácie a zastavané plochy. Malé prvky pôvodnej vegetácie sa čiastočne zachovali v brehovej vegetácii vodných tokov, prevažne Hrona. Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v zábere stavby nenachádzajú.

Faunu priamo riešeného územia tvoria prevažne synantropné druhy. Druhovou diverzitu územia zvyšujú prítomné krajinné prvky – brehové porasty, lesné porasty.

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia, ktoré tvorí mostný objekt a príľahlý úsek cesty - možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne odstránený. Pôvodná vegetácia sa zachovala len na časti brehových porastov Hrona. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú lesné porasty v okolí.

Chránené územia prírody a krajiny

Posudzovaná činnosť sa nachádza na okraji ochranného pásma NP Nízke Tatry. V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tu platí 2. st. ochrany.

Posudzovaná činnosť **priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000** (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Stavba je v rámci vyčlenených dočasných záberov stavby v kontakte s územím európskeho významu: SKUEV1303 Alúvium Hrona. Samotná rieka Hron preteká vo vzdialenosti cca 35 – 60 m od trvalých záberov navrhovanej úpravy mosta a príslušného úseku cesty.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území ako aj európskej sústavy chránených území sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Posudzovaná činnosť je realizovaná v blízkosti rieky Hron, ktorý preteká vo vzdialenosti cca 35-60 m južne od riešeného územia a ktorý predstavuje v zmysle dokumentácie RÚSES okresu Banská Bystrica a Brezno (SAŽP 2013) prvok ÚSES - **nadregionálny biokoridor**. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na svoj charakter a technické riešenie, a vzdialenosť od biokoridoru nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridrovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Možné vplyvy sú popísané v kap. IV.5 a 9. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizáciou zámeru je dotknutý severo-východný okraj obce Brusno – mimo zastavané územie obce.

Obec Brusno ako vidiecke sídlo v štruktúre osídlenia podľa ÚPN VÚC BB kraja je zaradené do horehronskej rozvojovej osi BB-Brezno-Heľpa s ustáleným počtom trvale žijúcich obyvateľov. V rámci územnosprávneho členenia patrí do okresu Banská Bystrica. Okresné sídlo je vzdialené od obce 21 km. Pozitívnym faktorom v rozvoji obce je väzba na prírodný potenciál, ktorý je najsilnejším zdrojom príjmov z hospodárenia.

Obec Brusno je zásobovaná vodou z vlastného vodovodu s vodojemom o objeme 50 m³.

Obec Brusno má vybudovaný vlastný vodovod v správe STVAKu, ktorý je napájaný z prameňov „Vyvieracka“ s výdatnosťou 5 l/s a „Peklo“ s výdatnosťou 2,5 l/s. Napojených je naň 99,32 % obyvateľov. Výdatnosť vodných zdrojov je postačujúca (PHSR Obce Brusno, 2021-2028). V obci Ráztoka je vybudovaný verejný vodovod.

Obec Brusno má vybudovaný kanalizačný systém v obci na ktorý je napojených približne 80% domov. Odpadová voda je odvádzaná a následne čistená v miestnej čističke odpadových vôd. Po prečistení je vypúšťaná do Hrona. V obci Ráztoka je kanalizačná sieť vybudovaná len čiastočne a 33% domácností je napojených na kanalizáciu (PHSR Mikroregiónu Chopok juh, 2015-2025).

Obec je zásobovaná elektrickou energiou – 4 trafostanice napojené na 22 kV vzdušné vedenie a väzba na rozvodňu Medzibrod prechádzajú exist. 110 kV a 220 kV vzdušné vedenia. Obec Ráztoka je napojená na elektr. rozvodnú sieť.

Obec Brusno je plne plynofikovaná a týmto médiom majú možnosť vykurovať všetky domácnosti. V niektorých domoch si však stále prikurujú tuhým palivom (drevo, uhlie), alebo elektrinou. Vzhľadom na to že zemný plyn nepredstavuje z dlhodobého hľadiska trvalo udržateľný zdroj energie bude nutné v budúcnosti počítať s výrobou energie aj z iných (alternatívnych) zdrojov ako sú napríklad solárna, veterná energia, energia biomasy a iné. Obec Ráztoka nie je plynofikovaná.

Na území obce Brusno je zavedený triedený zber komunálneho odpadu. Na zber použitých prenosných batérií a akumulátorov ako aj automobilových batérií a akumulátorov, zber jedlých tukov a olejov, a zber odpadu z domácností s obsahom škodlivých látok a zber objemného odpadu sa uplatňuje kalendárový zber.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V okolí mostného objektu sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú.

Archeologické lokality

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste I/66 pri obci Brusno ponad potok Bukovec v extraviláne obce. Dôvodom stavebnej úpravy je nevyhovujúci stavebno-technický stav mosta ID M4671. Stav mosta je na základe mimoriadnej mostnej prehliadky stanovený ako **VI. – veľmi zlý**.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov mostného objektu, s výskytom bezpečnostných rizík, rovnako aj cesta na moste a najmä v príľahlej časti je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Identifikované nedostatky zvyšujú riziko kolíznych situácií na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Navrhovanú rekonštrukciu mostného objektu územnoplánovacia dokumentácia nerieši.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 10 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou. Najmä v suchom období bude potrebné prístupové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá. V zrážkovom období čistiť vozovku od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy. Staveniskovú dopravu viesť po navrhnutých cestách a dopravných trasách. V období výstavby je možné vplyv emisií na okolie zmierniť obmedzením pohybu stavebných mechanizmov na najnevyhnutnejšiu potrebnú mieru.

V posudzovanom území rekonštrukcia mostného objektu a príľahlej cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta. Na základe zhodnotenia zdravotných rizík nie je predpoklad, že prevádzka cesty by mala negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Zásahy do horninového prostredia sa nepredpokladajú. Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať nad a v tesnej blízkosti vodného toku Bukovec, ktorý sa po 50 m vlieva do rieky Hron, bude nevyhnutné prísne dodržiavať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd. V prípade, keď bude potrebný vstup mechanizmov do koryta vodného toku, obmedziť ho na nevyhnutné minimum. Zabezpečiť ochranu vôd pod mostom pri demolácii nosnej konštrukcie a otryskávaní spodnej stavby.

Počas rekonštrukcie bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku a riadiť sa jeho pokynmi. Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z.z. o

ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku.

Odvodnenie povrchu vozovky bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda z vozovky steká na terén resp. teleso cesty, za prechodovými blokmi ríms je osadená odvodňovacia žľabovka. Z povrchu komunikácie I/66 bude voda odvedená pozdĺžnym a priečnym sklonom cez nespevnenú krajnicu do odvodňovacích žľaboviek, ktoré sú napojené na existujúci odvodňovací systém komunikácie.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity povrchových vôd.

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia povrchových a podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav v maximálnom rozsahu dočasného záberu pôdy sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dočasne odňatej pôdy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu.

Počas výstavby je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Vzhľadom na charakter a umiestnenie stavby projekt nepredpisuje ani neurčuje umiestnenie takýchto plôch - stavebných dvorov. Výsledný návrh a ich umiestnenia bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Zhotoviteľ si zabezpečí stavebné dvory podľa vlastných potrieb a možností na okolitých spevnených plochách resp. priamo na rekonštruovanom úseku.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov. Nepôjde však o významné ovplyvnenie fauny riešeného územia, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 10 mesiacov a viazaná výhradne na samotný mostný objekt a jeho okolie a príľahlý úsek cesty.

V záujmovom území nedôjde k likvidácii porastov, dôjde k úprave terénu pod mostným objektom nevyhnutných pre potreby realizácie požadovaných úprav. V prípade identifikovania invázných druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať a zatravníť.

Stromy a kry, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti realizovaných stavebných prác, je potrebné počas výkopových prác chrániť aby nedošlo k nadmernému zásahu do nadzemných častí a koreňového systému, a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Všetky práce musia byť urobené ručne a prípadne poškodené korene a konáre ihneď ošetriť a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadnych chránených ani inak cenných lokalít, nie je predpoklad zásahu do biotopov národného a európskeho významu.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny a na územia Natura 2000

Posudzovaná činnosť sa nachádza na okraji ochranného pásma NP Nízke Tatry. V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tu platí 2. st. ochrany.

Posudzovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Stavba je v rámci vyčlenených dočasných záberov stavby v kontakte s územím európskeho významu: SKUEV1303 Alúvium Hrona. Samotná rieka Hron preteká vo vzdialenosti cca 35 – 60 m od trvalých záberov navrhovanej úpravy mosta a príslušného úseku cesty.

Vzhľadom na to, že práce budú prebiehať nad a v tesnej blízkosti vodného toku Bukovec, ktorý sa po 50 m vlieva do rieky Hron, bude nevyhnutné prísne dodržiavať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd (kap. IV.5.1). V prípade, keď bude potrebný vstup mechanizmov do koryta vodného toku, obmedziť ho na nevyhnutné minimum. Zabezpečiť ochranu vôd pod mostom pri demolácii nosnej konštrukcie a otryskávaní spodnej stavby. Bude potrebné mimoriadne opatrné realizovanie prác, ktoré musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- minimalizovať zásahy v samotnom toku;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií. Pri dodržaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia predmetu ochrany chráneného územia a po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia spoločenstiev fauny a flóry priamo alebo nepriamo dotknutej realizáciou posudzovanej činnosti.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území ako aj európskej sústavy chránených území sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené nie je predpoklad priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia predmetov ochrany ÚEV realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nie je potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Posudzovaná činnosť je realizovaná v blízkosti rieky Hron, ktorý preteká vo vzdialenosti cca 35-60 m južne od riešeného územia a ktorý predstavuje v zmysle dokumentácie RÚSES okresu Banská Bystrica a Brezno (SAŽP 2013) prvok ÚSES - **nadregionálny biokoridor**. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na svoj charakter a technické riešenie, a vzdialenosť od biokoridoru nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Možné vplyvy sú popísané v kap. IV.5 a 9. Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 10 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/66 a železničná doprava.

V riešenom území je navrhovaná oprava cesty I/66 Lučatín – Nemecká v km 104,350 – 114,000, ďalej rekonštrukcia mosta 66-098 na ceste I/66 Podbrezová, výstavbe mosta na ceste I/66 nad cestou III/06657 Predajná, v správe SSC IVSC Banská Bystrica. V súčasnosti nie je možné odhadnúť začiatok a ukončenie jednotlivých stavieb, v každom prípade bude nevyhnutné zosúladiť ich realizácie tak, aby sa minimalizovali obmedzenia v doprave na uvedených úsekoch cesty I/66. Pri dodržaní uvedeného opatrenia, navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu na ceste I/66 nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na manipuláciu s odpadmi.

Pre výstavbu platí štandardný postup modernizácie cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia,
- realizácia rekonštrukčných prác,

- dokončovacie práce.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzovaný mostný objekt ani nadväzujúca cesta I. triedy neboli v minulosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná mapovou prílohou č. 1.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS) „**I/66 Brusno – rekonštrukcia mosta ev.č. 66-090**“, spracovaná spoločnosťou CiDeCo, s.r.o., SNP 597/145, 965 01 Žiar nad Hronom (06/2023). Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

04.09. 2023

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Kurjak, PhD.
ENVICONSULT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina



Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....

Ing. Ivan Rybárik, generálny riaditeľ
Slovenská správa ciest