

RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 MLIEČANY – DOLNÝ BAR

VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE
(NETECHNICKÉ ZHRNUTIE)

SPRÁVA O HODNOTENÍ

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



Navrhovateľ:



Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

Zhotoviteľ:



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

OBSAH

1	NÁZOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	2
2	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	2
3	ÚZEMIE DOTKNUTÉ ČINNOSŤOU	2
4	POPIS PROJEKTU	2
5	ÚZEMNÉ PODMIENKY	6
6	SUMARIZÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	8
7	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	11
8	POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	11
9	POROVNANIE VARIANTOV	13
10	CEZHRANIČNÉ POSÚDENIE VPLYVOV	14

1 NÁZOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar

2 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Navrhovateľ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

Účel navrhovanej činnosti

Rýchlostná cesta R7 bude zabezpečovať dopravu v smere východ - západ v južnej časti Slovenska. Trasa rýchlostnej cesty R7 je definovaná v dokumente: „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike“ schválený uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003, kde je definovaná trasa cesty v úseku Bratislava – Lučenec a uznesením vlády č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010). Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015 a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

V súčasnosti je doprava v záujmovom území vedená po ceste I/63, ktorá prechádza intravilánom obcí Kútniky, Dolný Bar a Dolný Štál. Účelom navrhovanej činnosti je skvalitnenie podmienok pre dopravu, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, ako aj zníženie negatívnych dopadov na životné prostredie v dotknutých obciach.

3 ÚZEMIE DOTKNUTÉ ČINNOSŤOU

Miesto:	mesto Dunajská Streda, obce Kostolné Kračany, Vrakúň, Povoda, Kútniky, Dolný Bar, Dolný Štál
Katastrálne územie:	Kostolné Kračany, Mliečany, Lidér Tejed, Nkyje na ostrove, Pódafa, Čenkesfa, Hedbeneéte, Dolný Bar, Horný Štál
Okres:	Dunajská Streda
Kraj:	Trnavský

4 POPIS PROJEKTU

Technickým podkladom pre vypracovanie Správy o hodnotení bola Technická štúdia (TŠ) „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda, Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, doriešenie napojenia stavieb v úseku Rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar“, ktorú vypracovala projektová spoločnosť ALFA 04, a.s., Jašíkova 6, 821 03 Bratislava v 05/2017.

Študované varianty

Počas spracovania TŠ boli navrhované 3 varianty vedenia rýchlostnej cesty R7 a to variant červený, variant modrý a variant žltý. Na základe prerokovania navrhovaných variantov s dotknutými obcami a vzhľadom na nesúhlasné stanovisko obce Mad bol žltý variant, ktorý prechádzal cez katastrálne územie obce Mad a bol situovaný najbližšie k zástavbe obce, vypustený z ďalšej technickej prípravy. V TŠ sa po prerokovaní variantov dopracovali varianty 1 červený a variant 2 modrý, ktoré sú vedené mimo k.ú. Mad.

Navrhované varianty

V zmysle vyššie uvedeného boli v TŠ dopracované **variant 1 (červený) a variant 2 (modrý)**, ktoré boli predmetom Zámeru (Geoconsult Bratislava, 2017) a zároveň boli určené MŽP SR pre ďalšie posudzovanie v Správe o hodnotení (Rozsah hodnotenia č. 8332/2017-1.7/dj-RH zo dňa 12.1.2018).

Popis technického a technologického riešenia posudzovaných variantov

Podľa technických podkladov začiatok oboch posudzovaných variantov – variant 1 (červený) a variant 2 (modrý) novonavrhovaného prepojenia (ZÚ) km 0,000 rýchlostnej cesty R7 je spoločný a to v km 32,349509 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ tmavomodrý variant A1 alternatíva II. Koniec riešeného úseku (KÚ) rýchlostnej cesty R7 je v km 9,643362 (variant 1 červený), resp. v km 9,759909 (variant 2 modrý) a je spoločný a to v km 44,287985 stavby „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ variant B1 bledomodrý modifikovaný.

Základné technické parametre rýchlostnej cesty R7 sú dané normou STN 73 6101 (Oprava O1) pre požadovanú kategóriu R 24,5/120 z hľadiska:

- smerového vedenia – polomery smerových oblúkov,
- výškového vedenia – pozdĺžny sklon nivelety a polomery výškových oblúkov,
- rozhladu na zastavenie – zosúladenie smerového vedenia a vypuklých výškových oblúkov,
- dodržanie maximálneho výsledného sklonu vozovky a požiadaviek na zostupnice a zostupnice.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty R7 je v kategórii **R 24,5/120**, ako 4-pruhovej smerovo rozdelenej cesty, a zodpovedá nasledovným rozmerom:

• šírka jazdného pruhu	4 x 3,50 m
• šírka stredného deliaceho pásu	3,00 m
• šírka vnútorných vodiacich prúžkov	2 x 0,50 m
• šírka vonkajších vodiacich prúžkov	2 x 0,25 m
• šírka spevnenej časti krajnice	2 x 2,50 m
• <u>šírka nespevnenej časti krajnice započítanej do voľnej šírky</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
• voľná šírka rýchlostnej cesty	24,50 m

Pripájacie a odbočovacie prídavné pruhy v križovatkách sú navrhnuté v šírke 3,50 m, pričom rozšírenie sa vykoná na úkor spevnenej časti krajnice v súlade s STN 73 6101. Medzi prídavným a jazdným pruhom bude vodiaci prúžok šírky 0,25 m.

Konštrukcia vozovky

Vozovka rýchlostnej cesty R7 je uvažovaná ako polotuhá s krytom z asfaltového koberca modifikovaného strednozrnného hrúbky 40 mm.

Mimoúrovňové križovatky Mliečany a Dolný Bar

Križovatky sú navrhnuté v zmysle požiadaviek STN 73 6102. Pri návrhu križovatiek sa prihliadalo na dopravnú - technickú požiadavku vyplývajúcu z podmienok bezpečného a plynulého vedenia a prejazdov dopravných prúdov.

Prehľad mostov z pohľadu umiestnenia hlavnej komunikácie je nasledujúci:

Variant 1 (červený)

a) mosty na rýchlостnej ceste R7	10
b) mosty nad rýchlостnou cestou R7	4
c) ostatné mosty	2
16 mostov	

Variant 2 (modrý)

a) mosty na rýchlостnej ceste R7	10
b) mosty nad rýchlостnou cestou R7	4
c) ostatné mosty	2
16 mostov	

Pod mostnými objektami 205-00, 208-00 a 209-00) cez kanál Gabčíkovo – Topoľníky vo oboch navrhovaných variantoch sa uvažuje po oboch stranách kanála s priestorom pre súbežné komunikácie potrebné pre prístup počas údržby kanálu.

Odvodnenie vozovky rýchlостnej cesty R7 je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážková voda bude zachytávaná cez priľahlé žľaby a vpusty do kanalizácie, odkiaľ bude odvedená do odlučovačov ropných látok a následne do vsakovacích jazierok.

Na základe hlukovej štúdie boli navrhnuté nasledovné protihlukové steny:

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	Tvar clony	dĺžka v m	výška v m
Variant červený					
PHC1	0,200 – 0,500	vľavo	zvislý	300	2,0
PHC2	0,400 - vetva križovatky Mliečany	vpravo	zvislý	500, vetva križ. 100 m	3,0
PHC3	0,835 – 0,995	vpravo	zvislý	160	3,0
PHC4	vetva križovatky – 1,025 – 1,145 – vetva križovatky	vpravo	zvislý	280, vetva križ. 160 m	3,0
PHC5	1,190 – 1,370	vpravo	zvislý	180	3,0
PHC6	2,150 – 2,987	vľavo	zvislý	837	2,5
PHC7	4,045 – 4,495	vpravo	zvislý	450	3,0
PHC8	6,300 – 6,685	vľavo	zalomený od 3,5 m	385	4,0
PHC9	6,685 – 7,455	vľavo	zalomený od 4,5 m	770	5,0
PHC10	7,455 – 7,840	vľavo	zvislý	385	3,0
PHC11	9,140 – 9,643	vpravo	zvislý	503	3,0
Spolu Variant červený				4750	

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	Tvar clony	dĺžka v m	výška v m
Variant modrý					
PHC1	0,200 – 0,500	vľavo	zvislý	300	2,0
PHC2	0,440 - vetva križovatky Mliečany	vpravo	zvislý	530, vetva križ. 100 m	3,0
PHC3	0,815 – 1,000	vpravo	zvislý	185	3,0
PHC4	vetva križovatky – 1,035 – 1,165 – vetva križovatky	vpravo	zvislý	290, vetva križ. 160 m	3,0
PHC5	1,190 – 1,360	vpravo	zvislý	170	3,0
PHC6	6,335 – 6,735	vľavo	zvislý	400	4,0
PHC7	6,735 – 7,535	vľavo	zalomený od 4,5 m	800	5,0
PHC8	7,535 – 7,935	vľavo	zvislý	400	3,0
PHC9	9,250 – 9,759	vpravo	zvislý	509	3,0
Spolu Variant modrý				3584	

Prípravné práce

V rámci prípravy územia sa odstránia všetky porasty z plôch trvalého a dočasného záberu stavby a zriadi sa samotné stavebné dvory. Úprava plôch pozostáva z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a z následnej rekultivácie plôch dočasného záberu. Okrem technickej rekultivácie bude vykonaná na všetkých týchto plochách aj biologická rekultivácia.

Demolácie

V navrhovaných variantoch bude potrebné demolovať existujúce mosty:

- Most na ceste I/63 cez Mliečanský kanál. Nosná konštrukcia mosta je tvorená monolitickou železobetónovou doskou dĺžky 2,4m a šírky 15,8 m.
- Most na ceste II/507 nad cestou I/63. Nosná konštrukcia mosta je z prefabrikovaných predpätých nosníkov dĺžky 28,2m a šírky 15,75 m.

Stavebné dvory a skládky materiálov

Skládky humusu, ktorý sa použije na spätné zahumusovanie svahov zemného telesa, na spätnú rekultiváciu, do stredného deliaceho pásu, ako aj na rôzne upravené plochy (napr. v križovatkách), budú vytvorené v priestoroch budúcich križovatiek, alebo na dočasne zabratých priľahlých plochách, prednostne to musia byť plochy nevyužívané na poľnohospodársku výrobu.

Počas výstavby ciest, mostov a ďalších stavebných objektov musí mať zhotoviteľ k dispozícii plochy, na ktorých bude možné umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Pokiaľ to samotná stavba dovolí, bude potrebné na tieto účely využívať v čo najväčšej miere plochy trvalého záberu staveniska (budúce oko križovatky, a pod.). Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého záberu alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia.

Stavebné dvory sú navrhnuté pri križovatkách, budú slúžiť na dočasnú skládku stavebného materiálu. Plochy pre stavebné dvory sú navrhnuté nasledovne:

- Stavebný dvor SD1 v km 1080 v križovatke Mliečany 5 000 m²
- Stavebný dvor SD2 v km 4,200 pri moste 207-00 5 000 m²

- Stavebný dvor SD3 v km 8,300 v križovatke Dolný Bar 5 000 m²

Prístup na stavenisko

Prístup na stavenisko bude v priebehu výstavby zabezpečený prostredníctvom existujúcej cestnej siete, prostredníctvom ktorej bude stavba veľmi dobre prístupná. Pri všetkých cestách, ktoré budú slúžiť staveniskovej doprave sa po ukončení výstavby predpokladá s ich úpravou. Zároveň budú vybudované prístupové komunikácie, ktoré budú zabezpečovať hlavne prístup k budovaným mostným objektom. Navrhnuté prístupové komunikácie sú:

Variant 1 červený:

- SO 801-00 Prístupová cesta v km 1,640 788 R7
- SO 802-00 Prístupová cesta v km 3,536 462 R7
- SO 803-00 Prístupová cesta v km 6,000 R7

Variant 2 modrý:

- SO 801-00 Prístupová cesta v km 1,697 335 R7
- SO 802-00 Prístupová cesta v km 3,529 312 R7
- SO 803-00 Prístupová cesta v km 6,000 R7

Uvedené prístupové komunikácie počas stavby, a po ukončení výstavby, budú slúžiť aj pre majiteľov pozemkov ako prístup na ich poľnohospodársku pôdu. Pre účely stavby bude stavenisková doprava prebiehať aj v samotnom telese stavby alebo po manipulačných pásoch (v rámci dočasného záberu nad 1 rok) šírky 5 m pozdĺž celej trasy.

VARIANTY POSUDZOVANEJ ČINNOSTI

Zámer (Geoconsult Bratislava, 2017) bol v zmysle TŠ (Alfa 04 Bratislava, 2017) predložený vo dvoch variantoch navrhovanej činnosti a to vo variante 1 (červený) a variante 2 (modrý). MŽP SR v Rozsahu hodnotenia č. 8332/2017-1.7/dj-RH zo dňa 12.1.2018 určilo pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti, okrem **nulového variantu** (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) i varianty uvedené v zámere, t.j. **variant 1 (červený) a variant 2 (modrý)**.

5 ÚZEMNÉ PODMIENKY

V rámci správy o hodnotení sú podrobne spracované všetky zložky prírodného prostredia posudzovaného územia. V záverečnom zhrnutí sa uvádzajú len skutočnosti priamo ovplyvňujúce posudzovanú rýchlostnú cestu R7.

V zmysle geomorfologického členenia Slovenska predmetné územie patrí do oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnu poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej lability prebieha aj v súčasnosti. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché.

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí záujmové územie do jedného geotektonicko-štruktúrneho celku Podunajská nížina, pričom geologická stavba Podunajskej nížiny je charakteristická zastúpením sedimentov neogénu a kvartéru. Sedimenty neogénu sú zastúpené molasovou formáciou so subformáciami miocénnych kontinentálno-morských a pliocénnych limno-fluviálnych sedimentov. Reprezentujú ich horniny panónu a pontu, ktoré tvoria podložie kvartérnym útvarom. V oblasti Podunajskej roviny sú tieto sedimenty prekryté súvrstvom fluviálnych uloženín. Neogénne sedimenty sú zastúpené v prevažnej časti piesčitými slienitými ílmi a siltami, ílovitými a prachovitými jemnozrnnými sľudnatými pieskami.

Kvartérne sedimenty sú v záujmovom území zastúpené:

- komplexom fluviálnych sedimentov
- komplexom eolických sedimentov
- komplexom antropogénnych sedimentov

Na záujmovom území prebiehajú procesy súvisiace s činnosťou riek a s rušivou i akumulácnou činnosťou vetra, priaznivé podmienky pre eolickú činnosť vytvára suchá polostepná klíma s ročnými zrážkami menej ako 600-550 mm za rok, ako aj veľké rozšírenie piesčitých a prachovitých fluviálnych sedimentov, ktoré najmä po jarnom rozmrazení a nakyprení pomerne ľahko podliehajú rozvíjaniu prevládajúcimi severozápadnými vetrami.

V predmetnom území sú zastúpené prevažne nasledovné pôdne typy:

- černozele karbonátové
- fluvizeme karbonátové
- fluvizeme karbonátové „černozemné“

Z klimaticko-geografického hľadiska sledované územie sa vyznačuje teplou nížinnou klímou s miernou inverziou teplôt, suchou až mierne suchou. Suma teplôt 10 °C a viac nadobúda hodnoty 3000 až 3200, priemerná teplota v januári dosahuje -1 až -4 °C, priemerná teplota v júli dosahuje 20,5 až 19,5 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22-24 °C a ročné zrážky dosahujú 530 až 650 mm.

Územie hydrograficky patrí do hlavného povodia Dunaja s čiastkovým povodím Dunaja a Váhu. Nemalý význam hydrologických pomerov dotknutého územia reprezentujú aj umelo vybudované drenážne kanály a ramenná sústava Dunaja, ktoré odvádzajú vnútorné vody povodí. Z nich najvýznamnejší v dotknutom území je kanál Gabčíkovo – Topoľníky, ktorý však už patrí do čiastkového povodia Váhu. Sieť kanálov v dotknutom území dopĺňajú v priestore križovatky Mliečany – Mliečanský a Liderský kanál.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie SR predmetné územie prináleží do hydrogeologického rajónu Q 052 - Kvartér JZ časti Podunajskej roviny.

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne prirodzené pramene a pramenné oblasti.

Podľa členenia územia Slovenska na živočíšne regióny patrí širšie sledované územie do Panónskej oblasti, juhoslovenského obvodu, dunajského okrsku, podokrsku lužného. Z ekologického hľadiska nachádzame na tomto území rôzne typy biotopov a na ne viazané spoločenstvá živočíchov. Vzhľadom na charakter širšieho dotknutého územia, ktoré je prevažne intenzívne poľnohospodársky využívané, nachádzame tu najmä biotopy kultúrnej krajiny (polia, záhrady, vinohrady, rozptýlenú zeleň a pod.), z vodných biotopov dolné toky riek so zvyškami ramenných sústav, sieť umelo vytvorených kanálov, ale aj lužné lesy, zachované pri niektorých vodných tokoch.

Záujmové územie podľa fyto geografického členenia flóry Slovenska spadá do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), do obvodu eupanónskej xerotermej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina.

Za účelom identifikácie biotopov národného a európskeho významu boli v rámci vypracovania správy obhliadnuté lokality s potenciálnym výskytom predmetných biotopov. Nakoľko navrhovaná rýchlostná komunikácia prechádza v posudzovanom úseku najmä agrocénózami, pozornosť bola venovaná prednostne priestorom križovania jednotlivých variantov s vodnými tokmi so sprievodnou vegetáciou (Mliečanský kanál, Liderský kanál, kanál Gabčíkovo-Topoľníky, bezmenné kanály) a priestorom križovania lesných porastov.

Lesné porasty líniového charakteru križuje koridor navrhovanej rýchlostnej komunikácie približne v km 4,3, resp. 4,2 (šľachtený topoľ), 4,9 – iba variant 1 (javorovec, jaseň, agát), 8,0, resp. 8,1 (šľachtený topoľ). Tieto lokality nespĺňajú kritéria pre zaradenie medzi chránené lesné biotopy

národného alebo európskeho významu najmä z dôvodu pozmeneného drevinového zloženia. Lesný biotop európskeho významu ležiaci mimo LPF však bol zaznamenaný v kontakte s navrhovanou trasou variantu 1 približne v km 5,4. Jedná sa o biotop **Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy**.

Krovinový a kríčkový biotop národného významu **Kr8 Vrbové krovinový stojatých vôd** bol zaznamenaný v trase variantu 1 približne v km 4,5 a tento typ biotopu sa nachádza tiež v navrhovanej trase rýchlostnej cesty približne v km 9,2 (variant 1), resp. 9,6 (variant 2). Tu sa vyskytuje v kombinácii s biotopom Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí v zazemnenom koryte bývalého vodného toku.

Lúčny biotop európskeho významu **Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky** sa nachádza v medzihrádzovom priestore pozdĺž kanála Gabčíkovo – Topoľníky. V niektorých úsekoch sa vyskytuje v kombinácii s biotopom národného významu **Lk10 Vegetácia vysokých ostríc**.

Záujmové územie predstavuje typická nížinná poľnohospodárska krajina so sústredenými vidieckymi sídlami a mestom Dunajská Streda.

6 SUMARIZÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V rámci spracovania správy o hodnotení boli posúdené vplyvy výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 a to tak pozitívne, ako aj negatívne.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Poškodené a zničené budú pri oboch variantoch najmä biotopy, ktoré nie sú chránené. Okrem biotopu agrocenóz v celej dĺžke navrhovaného úseku to bude tiež biotop nelesnej drevinovej vegetácie približne v km 0,3 a biotop porastov nepôvodných drevín približne v km 4,3, 8,0 (resp. 8,2), 9,3 (resp. 9,6) a pri variante 1 aj v km 4,9. K zničeniu alebo poškodeniu chráneného lesného biotopu môže prísť pri variante 1 približne v km 5,5, kde sa navrhovaná trasa rýchlostnej cesty približuje k južnému okraju lokality s biotopom európskeho významu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lesy. Pri tomto variante približne v km 4,5 bude zničený biotop národného významu Kr8 Vrbové krovinový stojatých vôd. K poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky príde pri oboch variantoch pri križovaní navrhovanej cesty a kanála Gabčíkovo-Topoľníky, kde sa predmetný biotop nachádza v medzihrádzovom priestore (v niektorých úsekoch v kombinácii s biotopom národného významu Lk10 Vegetácia vysokých ostríc). Rovnako pri oboch variantoch bude zasiahnutý aj biotop národného významu Kr8 Vrbové krovinový stojatých vôd na konci posudzovaného úseku rýchlostnej cesty pred mostom cez bezmenný kanál.

Pri výstavbe rýchlostnej cesty príde tiež k zásahu do biotopov chránených rastlín modrica nebadaná (*Muscari neglectum*) (v medzihrádzovom priestore kanála Gabčíkovo-Topoľníky) a dub sivý (*Quercus pedunculiflora*) (lesný porast približne v km 4,9 pri variante 1), resp. môže dôjsť k priamemu zničeniu niektorých jedincov.

Vplyvy na územia národne sústavy chránených území

Vplyvy navrhovanej činnosti na veľkoplošné a maloplošné chránené územia nepredpokladáme z dôvodu, že navrhovaná činnosť nezasahuje a v jej bližšom okolí sa nevyskytujú žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia (v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov). V riešenom území platí 1. Stupeň územnej ochrany prírody a krajiny. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na veľkoplošné/maloplošné chránené územia neboli identifikované.

Vplyvy na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000

Ako nepriamo dotknuté predmetným projektom boli identifikované SKUEV0160 Karáb, SKUEV0156 Konopiská a SKUEV0075 Klátovské rameno, pričom primeraným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na žiaden z predmetov ochrany týchto

území. Na tomto základe je možné konštatovať, že **projekt nemá nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany.**

Vplyvy na ÚSES

V územnom systéme ekologickej stability navrhovaná komunikácia vytvorí pri oboch variantoch novú bariéru v trase biokoridoru Bohelovské rybníky – kanál Dobrohošť-Kračany, ktorý križuje na 4 lokalitách. Napriek tomu, že križovania budú mimoúrovňové, ovplyvní negatívne migračnú funkciu biokoridoru najmä pre terestrické druhy organizmov. Akvatická časť biokoridoru by nemala byť výraznejšie ovplyvnená, rovnako ako ani najbližšie biocentrum Ohradský a Belský kanál.

Vplyvy na obyvateľstvo

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti, navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia a imisnej záťaže nepredpokladáme nadlimitné ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia, čo potvrdili aj výsledky spracovanej rozptylovej a hlukovej štúdie.

Navrhovaná rýchlostná cesta R7 zabezpečujúca odklon tranzitnej dopravy z cesty I/63 v smere západ – východ bude pozitívne vplývať na pohodu a kvalitu života obyvateľstva dotknutých sídiel z nasledovných dôvodov:

- Zníži sa prejazd tranzitnej dopravy trasovanej najmä cez intravilány obcí Kútники a Dolný Bar.
- Zvýši sa bezpečnosť peších, cyklistov a obyvateľov zástavby popri ceste I/63.

Zdravotné riziká v hodnotenom území v zastavaných častiach sídla sa realizáciou navrhovanej činnosti znížia oproti súčasnému stavu.

Počas bežnej prevádzky stavby nepredpokladáme vznik odpadových látok takého charakteru a zloženia, ktoré by mohli mať negatívny dopad na zdravotný stav okolitého obyvateľstva, vplyv činnosti je minimálny.

Vplyvy na horninové prostredie

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu počas výstavby, vzhľadom na inžinierskogeologické a geomorfologické pomery posudzovaného územia a výškové vedenie rýchlostnej cesty R7 (niveleta cesty je v násypoch a na teréne), môžeme charakterizovať ako málo významné, počas prevádzky vplyvy nepredpokladáme.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

V súvislosti s budovaním niektorých mostných objektov cez vodné toky bude nevyhnutné vykonať úpravy koryta, aby sa dosiahlo vedenie trasy rýchlostnej cesty do polohy kolmejšej na vodný tok. Znamená to, že dôjde iba k zmene smerového vedenia povrchových tokov, bez významnejších zmien koryta a bez vytvárania prahov alebo iných prekážok v migrácii vodnej fauny.

Rozsah navrhovaných úprav je menší vo variante 2.

Pri úpravách vodných tokov okrem potenciálneho úniku znečisťujúcich látok pristupuje faktor zakalenia vody, ktoré negatívne pôsobí na niektoré druhy vodnej fauny. Bude sa jednať o vplyv dočasný a čas úprav s potenciálom zakalenia vody bude treba skrátiť čo možno na najvyššiu mieru.

Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami počas výstavby sa nepredpokladá.

Vplyv prevádzky rýchlostnej cesty na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu rýchlostnej cesty je riešené po prečistení v odlučovačoch ropných látok (ORL) do vsakovacích zariadení a následne odvádzaním do podzemných vôd. Tento spôsob možno vo vzťahu k vplyvom na režim povrchových a podzemných vôd a vo vzťahu k rizikám zmeny klímy považovať za najlepšie riešenie.

Z hľadiska vplyvov na kvalitu podzemných vôd použitie ORL eliminuje riziko kontaminácie podzemných vôd ropnými látkami. Vzhľadom na lokalizáciu stavby v CHVO Žitný ostrov bude potrebné zabezpečiť účinnosť čistenia vôd z povrchového odtoku na úrovni 0,1 mg NEL/l. V záujme ochrany kvality podzemných vôd bude treba dbať na funkčnosť ORL a kvalitu prečistených vôd pred ich vyústením do vsakovacích objektov monitorovať.

Z hľadiska ostatných znečisťujúcich látok sú splachy zrážkových vôd z povrchu vozovky charakterizované hlavne zvýšenými hodnotami obsahu chloridov, ale aj mangánu, železa, dusičnanov a celkových rozpustených látok.

Znečistenie vôd môže výnimočne spôsobiť aj havária na rýchlostnej ceste, pričom charakter znečistenia bude závisieť od charakteru prepravovanej látky. Najpravdepodobnejšou znečisťujúcou látkou budú opäť ropné látky.

Vplyvy na pôdu

Rozhodujúcim nárokom stavby z hľadiska vstupov je záber pôdy. Pre výstavbu navrhovanej rýchlostnej cesty je potrebný trvalý záber 90,2322 ha, dočasný záber 13,2265 ha vo variante 1 a vo variante 2 pre trvalý záber 91,5866 ha a dočasný záber 13,3272 ha poľnohospodárskej pôdy. Záber lesných pozemkov je dokumentovaný na začiatku a konci úseku, vo variante 1 (červený) predstavuje záber 18 540 m² a vo variante 2 (modrý) 17 700 m².

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Navrhovaná činnosť nebude mať negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu. Hodnotená činnosť nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít a rozvoju priemyselnej výroby v regióne. Naopak vybudovaním rýchlostnej cesty sa zjednoduší diaľková nákladná preprava k záujmovým lokalitám mesta Dunajská Streda a zároveň môže podporiť vznik ďalších podnikateľských aktivít.

V území navrhovaných variantov prevláda poľnohospodárske využitie územia. Vplyv zámeru na poľnohospodársku výrobu bude z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy u oboch variantov negatívny a prakticky rovnocenný.

Navrhované varianty budú mať lokálny negatívny vplyv na areál športového rybolovu (Relaxpark), ktorý sa nachádza cca 60 m od krajnice rýchlostnej cesty R7 v km cca 9,0. Jedná sa o súkromný rybársky areál, ktorý okrem rybolovu poskytuje aj reštauračné a ubytovacie služby. Celý areál je v tesnej blízkosti cesty I/63, ktorá bude z dôvodu výstavby križovatky Dolný Bar preložená.

Vplyvy na dopravu a technickú infraštruktúru

Vplyv navrhovaných variantov na existujúcu infraštruktúru predstavuje križovanie navrhovaných variantov s cestami, miestnymi a poľnými komunikáciami, vedeniami a pod. Vplyvy sú eliminované realizáciou vyvolaných investícií – prekládky, úpravy a pod. V oboch variantoch dôjde ku križovaniu viacerých línii inžinierskych sietí, ktoré si vyžadujú preložky vo forme vyvolaných investícií.

Vplyvy na kultúrne, historické pamiatky a archeologické náleziská

Navrhovaná stavba v jednotlivých variantoch vedie mimo kultúrnych a historických pamiatok, ako aj architektonicky významných budov. Napriek tomu pri následnej príprave je však potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z.z.

Vzhľadom na existenciu archeologických nálezísk v dotknutom území bude potrebné vykonať záchranný pamiatkový archeologický výskum. Druh, rozsah a spôsob vykonávania archeologického výskumu určí príslušný Krajský pamiatkový úrad.

7 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Na zmiernenie dopadu stavby na životné prostredie a zdravie obyvateľstva budú realizované zmierňujúce opatrenia popísané v kapitole C.IV správy o hodnotení.

Najvýznamnejšie z nich sú opatrenia, ktoré je potrebné rozpracovať v následnej projektovej príprave, opatrenia predovšetkým v oblasti ochrany pred hlukom a ochrany bioty.

Po vydaní záverečného stanoviska, ktoré pre posudzovanú stavbu vydá Ministerstvo životného prostredia SR bude potrebné zo strany dotknutých obcí a úradov samosprávnych krajov zapracovať výsledné riešenie rýchlостnej cesty R7 v úseku Mliečany – Dolný Bar a väzby z nej vyplývajúce do územnoplánovacej dokumentácie samosprávneho kraja a všetkých dotknutých sídiel.

8 POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Navrhovaná stavba je riešená v území, na ktoré sa vzťahujú nasledovné územnoplánovacie dokumenty:

Územný plán veľkého územného celku Trnavský kraj

Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 bola vyhlásená záväzná časť nového Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja zo dňa 17.12. 2014.

Podľa zmien a doplnkov ako aj záväzných regulatívov je trasa rýchlостnej cesty R7 v riešenom území vedená v súbehu s cestou I/63 (E575) južne od mesta Dunajská Streda v smere cez obec Kútniky, kde sa odkláňa od cesty I/63 a pokračuje východne od obcí Dolný Bar a Dolný Štál.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlостnej cesty R7 do ÚPN VÚC.

Územný plán mesta Dunajská Streda

Územný plán mesta Dunajská Streda v znení zmien a doplnkov je spracovaný:

- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 352/2005 zo dňa 4. 10. 2005
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 62/2007 zo dňa 26. 4. 2007
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 95/2007 zo dňa 9. 10. 2007
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 198/2008 zo dňa 1. 7. 2008
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 534/2010 zo dňa 29. 9. 2010
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 29/473/2013 zo dňa 24. 4. 2013
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia 137/2015/7 zo dňa 20. 8. 2015
- k územnoplánovacej dokumentácii schválených Uznesení mestského zastupiteľstva v Dunajskej Strede, číslo uznesenia č. 301/2016/14 zo dňa 27. 09. 2016

Podľa územného plánu mesta Dunajská Streda, ako aj zmien a doplnkov a záväzných regulatívov je trasa rýchlостnej cesty R7 v riešenom území vedená, ako južný obchvat mesta Dunajská Streda v súbehu s preložkou cesty I/63 (E575) južne od mesta Dunajská Streda v smere cez obec Kútniky, kde sa odkláňa od cesty I/63 a pokračuje východne od obcí Dolný Bar a Dolný Štál.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚPN mesta.

Územný plán obce Kostolné Kračany

Doteraz platná ÚPD na úrovni ÚPN obce – ÚPN sídelného útvaru Kostolné Kračany“ – bol spracovaný v roku 1980. Pôvodný ÚPN bol jeden krát komplexne aktualizovaný (nakoľko bol časovo prekonaný a nespĺňal aktuálne požiadavky pre usmerňovanie územného rozvoja a starostlivosti o životné prostredie tak, ako to ukladá príslušná územnoplánovacia legislatíva) – zmenami a doplnkami z roku 2003 a následne bolo spracovaných a schválených niekoľko ZaD (1/2004, 1/2005, 1/2007, 1/2008, 1/2011, 1/2015).

Komplexne aktualizovaný „ÚPN SÚ Kostolné Kračany“ (ÚPN obce Kostolné Kračany – zmeny a doplnky z roku 2003) je aj naďalej vhodnou dokumentáciou na usmerňovanie územného rozvoja obce Kostolné Kračany.

Podľa územného plánu obce Kostolné Kračany trasa rýchlostnej cesty R7 je vedená v dotknutom území v trase pôvodného variantu A1/alternatíva II. Vzhľadom ku skutočnosti, že navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 je na území k.ú. Kostolné Kračany vedená smerovo v rovnakej trase v predkladanej správe o hodnotení ako aj v pôvodnom variante A1/alternatíva II, možno konštatovať, že trasa rýchlostnej cesty R7 je v súlade s platným ÚPN obce Kostolné Kračany.

Územný plán obce Povoda

Obec Povoda všeobecným záväzným nariadením č.12/2016 vyhlásila záväznú časť Územného plánu obce s účinnosťou od 17.01.2017, ktorého súčasťou sú aj zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia, ako aj vymedzenia plôch na verejnoprospešné stavby.

Podľa územného plánu obce Povoda a záväzných regulatívov je trasa rýchlostnej cesty R7 v riešenom území vedená severne od obce, ako južný obchvat mesta Dunajská Streda v súbehu s preložkou cesty I/63 (E575).

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál južne od obce Povoda, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚPN obce.

Územný plán obce Vrakúň

Obec Vrakúň zmenami a doplnkami č.1/2016 zmenila a doplnila Územný plán sídelného útvaru Vrakúň v znení neskorších zmien a doplnkov, schválený v roku 1985. Súčasťou zmien a doplnkov sú aj zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia, ako aj vymedzenia plôch na verejnoprospešné stavby.

Podľa územného plánu obce Vrakúň trasa rýchlostnej cesty R7 nie je vedená v dotknutom území katastra Nekyje na Ostrove.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál severne od obce Vrakúň cez dotknutý kataster obce, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚPN obce.

Územný plán obce Dolný Bar

Obec Dolný Bar zmenami a doplnkami č.2/2016 zmenila a doplnila Územný plán obce Dolný Bar. Zmena a doplnky UPN-O Dolný Bar č. 2 boli schválené uznesením OZ č. 3/6/2016 zo dňa 10.06.2016.

Podľa územného plánu obce Dolný Bar a záväzných regulatívov je trasa rýchlostnej cesty R7 v riešenom území vedená západne od obce.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál južne od obce Dolný Bar, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚPN obce.

Územný plán obce Kútniky

Územný plán obce Kútniky z roku 2007 uvažuje s trasovaním rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice – Dunajská streda vo variante A1 a v úseku Dunajská Streda – Nové zámky vo variante B. Predmetný návrh je vedený priamo obcou Kútniky.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál južne od obce Kútniky, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚPN obce.

Územný plán obce Dolný Štál

Územný plán obce Dolný Štál z decembra 2012 v časti požiadavky na riešenie rozvoja dopravy a koncepcie uvádza polohu rýchlostnej cesty R7 v úsekoch Holice – Dunajská Streda a Dunajská Streda – Nové Zámky vedenú vo variante B1.

S ohľadom na návrh nového trasovania medzi obcami Mliečany a Dolný Štál severne od obce Dolný Štál, bude potrebné pri nasledujúcej aktualizácii zapracovať vybraný variant rýchlostnej cesty R7 do ÚP obce.

Všetky vyššie uvedené územné plány obcí boli preskúmané z hľadiska zámerov v oblasti dopravnej štruktúry, ako aj z hľadiska ostatných výhľadových zámerov obcí. Územné plány slúžili pre návrh študovaných, ako aj výsledných variantov trasy. Účelom bolo zohľadniť v čo najväčšej miere a nenarušiť zámery obcí a pokiaľ možno bezkolízne navrhnuť všetky dopravné trasy.

9 POROVNANIE VARIANTOV

Správa o hodnotení je v súlade s rozsahom hodnotenia z 12.01.2018 vypracovaná vo dvoch variantoch navrhovanej činnosti a to **Variante 1 a Variante 2**

Multikriteriálne hodnotenie

Varianty sa porovnávali z hľadiska kritérií, ktoré boli zostavené do troch kritériálnych skupín:

1. technicko-ekonomické kritériá
2. vplyvy na obyvateľstvo a socioekonomické prostredie
3. vplyvy na prírodné prostredie

Dopravné kritéria boli z hodnotenia a porovnania vyradená, nakoľko vstupné údaje sú pre obidva varianty identické.

Kritériálna skupina	Váha v %	Por. číslo	Kritérium	Váha v %
1. Technicko-ekonomické kritériá	15	1	Dĺžka rýchlostnej cesty R7	6
		2	Dĺžka mostov	3
		3	Počet križovatiek	1
		4	Dĺžka križovatkových vetiev	2
		5	Investičné náklady	3
2. Vplyvy na obyvateľstvo a socioekonomické prostredie	40	6	Hluková záťaž počas prevádzky	24
		7	Dĺžka preložiek jestvujúcich ciest	5
		8	Znečistenie ovzdušia	2
		9	Dĺžka preložiek inžinierskych sietí	2

Kritériálna skupina	Váha v %	Por. číslo	Kritérium	Váha v %
		10	Prijateľnosť riešenia	7
3. Vplyvy na prírodné prostredie	45	11	Zásah do biotopov európskeho a národného významu	12
		12	Dĺžka prechodu cez prvky ÚSES (migračné koridory)	7
		13	Záber poľnohospodárskej pôdy	9
		14	Záber lesných pozemkov	2
		15	Vplyv na podzemnú a povrchovú vodu	8
		16	Vplyv na horninové prostredie	5
		17	Adaptácia projektu na zmenu klímy	2

Jednotlivým skupinám kritérií ako aj jednotlivým kritériám boli priradené váhy a miera vplyvu každého ukazovateľa bola vyjadrená stupnicou od 0 (zanedbateľný vplyv) do 10 (vplyv extrémneho významu). Predkladané varianty boli posúdené a porovnané na základe komplexnej analýzy vplyvov, pričom rozhodujúca váha sa na základe odborných podkladov priradila vplyvom na prírodné prostredie. Hodnotené varianty sú technicky realizovateľné bez rizík, ktoré by vylučovali ktorýkoľvek variant.

Z vyššie uvedeného porovnania a vyhodnotených vplyvov odporúčame pre ďalšie riešenie variant 2. V prípade realizácie variantu 1 navrhujeme kombináciu s variantom 2 (modrým variantom) v km cca 3,950 – 6,150.

10 CEZHRANIČNÉ POSÚDENIE VPLYVOV

Vplyv navrhovanej činnosti nepresahuje hranice SR.

23.07.2018

Za spracovateľa:

RNDr. Ivan Pirman

.....
Konateľ spoločnosti, ENVICONSULT spol. s r.o.

Za navrhovateľa:

Ing. Ján Ďurišin

.....
Predseda predstavenstva a generálny riaditeľ
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

Ing. Ladislav Dudáš, PhD.

.....
Podpredseda predstavenstva
Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava