

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

• •
**Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava**
• •

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	8113/2014-3.4/ml	Ing. Luciak	20. 11. 2014

Vec: **Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice** – vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Listom, doručeným na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len MŽP SR) dňa 13.10. 2014 ste nám predložili *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice**“ podľa § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“).

MŽP SR bezodkladne zverejnilo *Oznámenie o zmene* na webovom sídle MŽP SR

<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r7-dunajska-luzna-holice-zmena-2014>

Listom zo dňa 23. 10. 2014 zaslalo MŽP SR oznam o *Oznámení o zmene* obciam Jánošíková, Šamorín, Kvetoslavov, Bučuháza, Čukárska Paka, Trnávka, Macov, Blatná na Ostrove, Čefa, Kostolná Gala, Poteho Osada, Holice s požiadavkou, aby informovali do 3 dní od doručenia tohto listu o tomto *Oznámení o zmene* verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili adresu, kde je možné do *Oznámenia o zmene* nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň požiadalo, aby obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie**, ktoré im v prílohe listu zaslalo.

Dotknuté obce a mesto zverejnili oznam o *Oznámení o zmene* pre verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a oznámili adresu, kde je možné do neho nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie, vrátane mapovej prílohy**. Zverejnenie bolo prístupné denne 24 hod. na oznamovacej tabuli.

Menená činnosť sa nachádza na katastrálnom území Jánošíková, Šamorín, Kvetoslavov, Bučuháza, Čukárska Paka, Trnávka, Macov, Blatná na Ostrove, Čefa, Kostolná Gala a Poteho Osada.

Navrhovaná činnosť bola hodnotená vo väzbe na Prílohu č. 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Na základe vykonaného posúdenia *Oznámenia o zmene* navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ a predložených odborných podkladov, MŽP SR vydáva podľa § 18 ods. 6) zákona pre navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava, nasledovné vyjadrenie:

U zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.

ODÔVODNENIE

Ministerstvo posúdilo *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych a synergických a na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri vyjadrení použilo aj kritériá pre rozhodovanie podľa prílohy č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 91/2011/EC).

Predložené *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č. 8/a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je spracované pre zmenu - stavby „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“.

Súčasný stav

V súčasnosti je v úseku Dunajská Lužná - Holice doprava vedená po existujúcej ceste I/63, ktorá svojim stavom a technickými parametrami už nevyhovuje súčasnému dopravnému zaťaženiu a hlukom a exhalátmi znehodnocuje životné prostredie a ohrozuje bezpečnosť obyvateľov v okolitých obciach.

Riešený úsek rýchlostnej cesty R7 je súčasťou rýchlostného ťahu, ktorý bol zadefinovaný uznesením vlády SR č. 523 z júna 2003 a je súčasťou základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest v koridore Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krτίš – Lučenec. Po vybudovaní rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Streda bude táto rýchlostná cesta aj súčasťou medzinárodného európskeho ťahu E575 v smere Bratislava – Dunajská Streda – Medveďov – Vámószabadi – Győr a hlavnou spojnicou medzi hlavným mestom SR Bratislavou s južnými centrami Trnavského a Nitrianskeho kraja.

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska, ako aj s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentáciami. Stavba je v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 sa nachádza medzi obcou Dunajská Lužná a mestom Šamorín, kde stavba nadväzuje na úsek riešený v rámci DÚR „Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ hneď za križovatkou Dunajská Lužná. R7 je v riešenom úseku v celej dĺžke vedená po ľavej strane cesty I/63 (severne) prevažne po poľnohospodársky využívaných pozemkoch. Trasa a od napojenia na predchádzajúci úsek začína odkláňať od cesty I/63 severným smerom tak, aby obišla mesto Šamorín zo severnej strany. V km cca 0,800 trasa križuje regionálny biokoridor Dunaj - Malý Dunaj nadcestím, čím vytvára priestor pre jeho mimoúrovňové prevedenie popod R7. Ďalej sa trasa dostáva do priestoru medzi mestom Šamorín a obcou Kvetoslavov (bližšie k obci Kvetoslavov). V tomto mieste križuje cestu II/503, na ktorú je pripojená cez mimoúrovňovú križovátku Šamorín. Pokračuje severne okolo osady Šamot, južne okolo obce Čukárska Paka. V km cca 9,000, pri lokalite zvanej Tarnoki je navrhnutý ekodukt nad R7 pre zabezpečenie možnosti migrácie poľovnej zveri cez R7. V tomto mieste zároveň trasa prechádza hranicou ochranného pásma II. stupňa prírodných liečivých vôd v Čilistove (v km 0,000 - 0,900 je trasa v spomínanom OP). Potom trasa prechádza pomedzi obce Trnávka a Macov, kde sa na pravej strane R7 nachádza športovo-rekreačný areál (strelnica), ktorý však nie je stavbou zasiahnutý (nachádza sa iba v ochrannom pásme R7). Nakoniec je trasa vedená severne od obce Blatná na ostrove a opäť sa približuje k ceste I/63. Trasa tohto úseku R7 končí medzi obcami Holice a Čechová v mimoúrovňovej križovátke Holice s napojením na cestu III/06324 a cestu I/63. Koniec úseku rýchlostnej cesty R7 je v km 17,380, kde sa napája na stavbu „R7 Holice - Dunajská Streda“.

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v kategórii R 31,5/120 v km 0,000 – 0,360, štvorpruh so širším stredným deliacim pásom tak, aby bolo možné jej výhľadové rozšírenie na 6-pruh smerom k osi rýchlostnej cesty. V úseku km 0,360 – KÚ je navrhnutá v kategórii R 24,5 C/120, ako štvorpruhová rýchlostná cesta. Celková dĺžka riešeného úseku R7 je **17,380 km**.

Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia

Predmetná stavba bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Záverečné stanovisko k správe o hodnotení na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice“ bolo vydané MŽP SR dňa 28.06.2010 pod číslom 4191/09-3.4/ml. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti sa pre realizáciu navrhovanej činnosti: „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice“ odporúča **variant A modrý alebo kombinácia variantu A modrého a E fialového, kde po cca 10 km variantu A modrého bude rýchlostná cesta pokračovať vo variante E fialový**.

V procese prípravy **dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR)** došlo k zmenám, z ktorých najvýznamnejšími bolo posunutie začiatku seku rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná až za križovátku Dunajská Lužná, cca. 280 m v smere staničenia, nakoľko celá križovátka aj s príľahlým úsekom R7 bola zaradená do úseku R7 Bratislava - Dunajská Lužná. V úseku od km 0,000 do 2,500 sa trasa rýchlostnej cesty posunula južným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 41 m, v úseku od km 2,500 do 4,000 sa trasa rýchlostnej cesty posunula severným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 13 m.

Ďalšie zmeny sa týkali týchto objektov:

- zmeny v objektoch križovatiek,
- zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest,
- objekty preložiek a rekonštrukcií ciest, navrhnuté v rámci DÚR, ktoré neboli uvedené v správe o hodnotení,

- zmeny v mostných objektoch, vyplývajúcich zo zmien polohy R7,
- mostné objekty, navrhnuté v rámci DÚR, ktoré neboli uvedené v Správe o hodnotení,
- zmeny v objektoch strediska správy a údržby rýchlostnej cesty,
- zmeny v objektoch odpočívadiel,
- zmeny v preložkách inžinierskych sietí, ktoré vyplynuli z podrobného geodetického zamerania, pripomienok správcov sietí a z koordinácie s ostatnými objektmi predmetnej stavby,
- zmeny v protihlukových opatreniach.

Všetky zmeny vznikli v procese prípravy projektovej dokumentácie stavby ako výsledok optimalizácie trasy na základe pripomienok zástupcov dotknutých obcí, orgánov a odborných organizácií, oprávnených vyjadrovať sa k technickému riešeniu navrhovanej stavby. Uvedené zmeny v polohe rýchlostnej cesty mali za následok zmeny v detailnom riešení ostatných objektov. Trasa projektovanej rýchlostnej cesty je vedená v koridore variantu, ktorý odporúčalo Záverečné stanovisko MŽP SR zo dňa 28.06.2010.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, predloženého spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s. v júni 2013. Ministerstvo životného prostredia SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 26.8.2013 vyjadrenie č. 6634/2013-3.4/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.

V rámci dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) **došlo k minimálnym zmenám oproti dokumentácii pre územné rozhodnutie (DÚR)**, ktoré sú predmetom tohto oznámenia. Koncepcne je riešenie DSP v súlade s DÚR. Najvýznamnejšou zmenou je zapracovanie usmernenia MDVRR SR zo dňa 2.4.2013 - požiadavka na fyzické oddelenie protismerných vetiev mimoúrovňových križovatiek. Táto zmena sa týka technického riešenia MÚK Šamorín a MÚK Holice.

102 Križovatka Šamorín

Požiadavka MDVRR SR a NDS a.s. na fyzické oddelenie protismerných smerov križoviatkových vetiev, si vyžiadala zmenu šírkového usporiadania a vloženie betónového zvodidla v mieste súbehu vetiev. Táto úprava mala za následok úpravu smerového a výškového vedenia vetiev V3 a V7. V dokumentácii pre územné rozhodnutie boli vrátne vetvy z c II/503 na rýchlostnú cestu R7 trasované ako 2 podtrasy (odpojenie z c II/503 a pripojenie na vetvu V1, resp. V5 – vetva V3, resp. vetva V7, odpojenie z vetvy V1, resp. V5 a pripojenie na R7 – vetvy V2, resp. V6). Z dôvodu lepšej prehľadnosti dokumentácie boli vetva V2 a V3 nahradená jednou vetvou V3, obdobne druhá vrátana vetva je nahradená vetvou V7. Taktiež prišlo k miernym úpravám výškového vedenia vetvy V4 a V8.

103 Križovatka Holice

Požiadavka MDVRR SR a NDS a.s. na fyzické oddelenie protismerných smerov, si vyžiadala zmenu šírkového usporiadania a vloženie betónového zvodidla v mieste súbehu vetiev. Táto úprava mala za následok úpravu smerového a výškového vedenia vetiev 1 až 4. Vetvy 1 až 4 sa zmenili v celej svojej dĺžke na jednosmerné jednopruhovú vetvu. Taktiež prišlo k miernym úpravám výškového vedenia vetvy 5.

Zmeny ostatných objektov oproti DÚR

136 Cyklistický chodník v km 4.108 R7

Dažďové vody budú odvádzané do cestnej priekopy, pred aj za mostom. Na konci cestné priekopy v km 0,057 310 a 0,103 132 cyklistického chodníka sú navrhnuté priestory pre akumuláciu vody vsakovacie jamy.

160 Prístupová cesta na pozemky v km 15.255 R7 vľavo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

161 Prístupová cesta na pozemky v km 15.255 R7 vpravo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

162 Prístupová cesta na pozemky v km 16.500 R7 vpravo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

163 Prístupová cesta na pozemky v km 16.600 R7 vľavo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

164 Prístupová cesta na pozemky v km 16.790 R7 vľavo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

165 Prístupová cesta na pozemky v km 17.007 R7 vľavo

V rámci DÚR a DSZ bol riešený objekt navrhovaný len schematicky ako prístupová cesta vedená pozdĺž preložky poľnej cesty. V DSP došlo k menšej úprave záberov.

184 Obchádzka pri budovaní okružnej križovatky na I/63 v km 16.7 R7

V DSP bolo v mieste navrhovanej dočasnej komunikácie doplnené zameranie terénu. To malo vplyv na presnejšie smerové a výškové osadenie navrhovanej komunikácie.

203 Most na R7 nad cyklistickým chodníkom v km 4.108 R7

Rýchlostná cesta R7 je v mieste mosta opatrená protihlukovými stenami, takže došlo k zväčšeniu šírky nosnej konštrukcie z 33,0 m na 35,2 m.

204 Most nad R7 na preložke cesty II/503 v km 4.684 R7 v križovatke Šamorín

Došlo k zmene uloženia nosnej konštrukcie. V dokumentácii DSP sa oproti DÚR zmenil typ nosnej konštrukcie. Pôvodné dosková konštrukcie výšky 1,40 m bola zmenená na konštrukciu so 4-mi trámami výšky 1,30 m.

206 Most nad R7 na preložke cesty III/06311 v km 7.499 R7 :

Všetky podpory mosta boli posunuté o cca 233 mm v smeru staničenia cesty III/06311 (SO 121). Okrem toho došlo k zmene uloženia nosnej konštrukcie na podpory, jednostrannému rozšíreniu telesa násypov cesty III/06311 ohraničeného vystuženými opornými múrmi v oblasti obidvoch opôr. Jednostranné odsunutie hrán múrov rovnobežných s osou prevádzanej

komunikácie o cca 400 mm ďalej od tejto osy bolo vynútené dodržaním dovoleného sklonu svahov násypového telesa. Táto zmena nemá vplyv na dodržaní hraníc trvalých záberov.

208 Most nad R7 na preložke cesty III/06313 v km 10.908 R7

Zmena typu založenia oporného múra pri opore 1 a 3 z plošného na pilotové. Oporný múr bude založený na základe šírky 3,0m a výšky 1,5m. Piloty pr. 900mm usporiadaných pod základom v rastri 2,0x2,0m.

211 Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 15.235 R7

Bol zmenený spôsob založenia mostného objektu na plošný s úpravou podlažia pod základmi vibračným zhutňovaním.

212 Most nad R7 na preložke cesty III/06324 v km 16.776 v križovatke Holice

Bol zmenený spôsob založenia mostného objektu na plošný s úpravou podlažia pod základmi vibračným zhutňovaním.

401-01 Spevnené plochy

V DSP neprišlo k takým zmenám ktoré by si vyžiadali zmenu technického riešenia odpočívadla. Na vonkajšom okraji sa pridala priestor vyhradený na väznenie vozidiel.

401-04 Vonkajšie osvetlenie odpočívadla

Zmenený bol počet a rozmiestnenia stožiarov a svietidiel, zmena typu svietidiel na LED svietidlá.

401-05 Dažďová kanalizácia

Odkanalizovanie parkovacích plôch odpočívadla bolo zmenené pomocou žľabov.

401-11 Požiarny vodovod

Na základe vyjadrenia NDS k DUR minimalizovať trasy potrubia pod vozovkou a parkoviskom bola navrhnutá trasa požiarného vodovodu súbežne s ostatnými sieťami v zelenom páse medzi R7 a odpočívadlom.

401-12 Telefónna prípojka

Prípojky sú riešené optickým vedením namiesto metalického vedenia v DUR.

402-01 Spevnené plochy

V DSP neprišlo k takým zmenám ktoré by si vyžiadali zmenu technického riešenia odpočívadla. Na vonkajšom okraji sa pridala priestor vyhradený na väznenie vozidiel.

402-04 Vonkajšie osvetlenie odpočívadla

Zmenený bol počet a rozmiestnenia stožiarov a svietidiel, zmena typu svietidiel na LED svietidlá.

402-05 Dažďová kanalizácia

Odkanalizovanie plôch odpočívadla je zmenené pomocou žľabov.

402-11 Požiarny vodovod

Na základe vyjadrenia NDS k DUR minimalizovať trasy potrubia pod vozovkou a parkoviskom bola navrhnutá trasa požiarného vodovodu súbežne s ostatnými sieťami v zelenom páse medzi R7 a odpočívadlom.

402-12 Telefónna prípojka

Prípojky sú riešené optickým vedením namiesto metalického vedenia v DUR.

450-10 Komunikácie a spevnené plochy

Vzhľadom na technické riešenie SO 103-00, došlo k zníženiu počtu parkovacích stojísk o 2 stojiská.

450-31 Prevádzková budova

Drobné zmeny oproti DÚR vznikli podrobným rozpracovaním jednotlivých príloh na úrovni DSP. Najväčšia zmena je v konštrukčnom riešení zastrešenia nad 3.NP z pôvodného oblúkového nosníka na novo navrhnutú pultovú strechu.

450-32 Garáže pre OV

Drobné zmeny oproti DÚR vznikli podrobným rozpracovaním jednotlivých príloh na úrovni DSP. Najväčšia zmena je v konštrukčnom riešení zastrešenia z pôvodného oblúkového nosníka na novo navrhnutú pultovú strechu.

450-36 Garáže I

450-37 Garáže II

Oproti DÚR sa vypustili EPS zariadenia objektu, keďže projekt požiarnej ochrany ich v tomto objekte nepožadoval. Je však navrhovaná príprava pre možnosť dodatočného vybavenia objektu zariadeniami EPS

450-40 Sklad soli

Drobné zmeny oproti DÚR vznikli podrobným rozpracovaním jednotlivých príloh na úrovni DSP. Najväčšia zmena je v konštrukčnom riešení zastrešenia z pôvodného oblúkového dreveného nosníka na novo navrhnutý drevený sedlový väzník.

450-41 Údržovňa vozidiel a mechanizmov

Drobné zmeny oproti DÚR vznikli podrobným rozpracovaním jednotlivých príloh na úrovni DSP. Najväčšia zmena je v konštrukčnom riešení zastrešenia z pôvodného oblúkového dreveného nosníka na novo navrhnutý drevený sedlový väzník.

450-43 Sklad inertného posypového materiálu

Drobné zmeny oproti DÚR vznikli podrobným rozpracovaním jednotlivých príloh na úrovni DSP. Najväčšia zmena je v konštrukčnom riešení zastrešenia z pôvodného oblúkového dreveného nosníka na novo navrhnutý drevený sedlový väzník.

450-64 Prípojka VN 22 kV

Prvý podporný bod sa osadí do vzdialenosti 10m od VN distribučného vedenia.

603 Prípojka VN22 kV pre IRSC v km 3,500 R7

Prvý podperný bod sa osadí do vzdialenosti 10m od VN distribučného vedenia.

607 Prípojka VN22 kV pre IRSC v km 7,444 R7

Prvý podperný bod sa osadí do vzdialenosti 10m od VN distribučného vedenia.

626 Verejné osvetlenie okružných križovatiek K1 a K2

Zmena typu kábla na CYKY-J 4x10, typu svietidiel na LED 100W a počtu a výšky stĺpov.

627 Verejné osvetlenie okružnej križovatky na ceste I/63

Zmena typu kábla na CYKY-J 4x10.

630 Preložka vzdušného vedenia NN v km 10.800 R7

Zmena holých vodičov AlFe 4x25 na izolované vzdušné vedenie NFA2X 4x25 bez navýšenia nákladov na predmetný SO.

701 Preložka VTL plynovodu DN 300 a DN 150 v križovatke Šamorín

Dokumentácia pre stavebné povolenie v zásade rešpektuje spracovanú a schválenú DUR objektu. V riešení tohto objektu nie je riešená ochrana zdvojenou chráničkou. Pre križovanie VTL plynovodu a dočasnej komunikácie (počas výstavby mostného objektu a nájazdov) bola ako ochrana dohodnutá ochranná konštrukcia. Plynovod tu bude osadený priamo bez chráničiek.

702 Ochrana VTL plynovodného potrubia v km 9.192 R7

703 Ochrana (preložka) VTL plynovodného potrubia v km 13.176 R7

V riešení týchto objektov nie je riešená ochrana bezúdržbovou chráničkou, ale je vložená „klasická“ chránička.

VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATELSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Nasledovné hodnotenie vplyvov je vykonané v prvom rade v kontexte zmien stavebno-technického riešenia, ktoré boli realizované od pôvodného posúdenia v roku 2010 a 2013. Trasa rýchlostnej cesty R7 bola modifikovaná iba v detailoch so zachovaním smerového a výškového vedenia. Mierne zmeny v smerovom vedení boli predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti v roku 2013 (Dopravoprojekt, a.s. Bratislava).

Do hodnotenia sú zapracované nové poznatky z prieskumov, ktoré boli realizované v súvislosti so spracovaním DSP (geologický prieskum, pedologický prieskum, inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa, inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, archeologický prieskum, aktualizácia hlukovej a rozptylovej štúdie).

VPLYVY NA OBYVATELSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Vplyvy výstavby cesty na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd.

Vzhľadom na minimálne zmeny v stavebno-technickom riešení cesty R7 a zachovaní smerového vedenia trasy je rozsah a intenzita vplyvov identický.

Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia. Z hľadiska posudzovaných zmien, pri zachovaní smerového vedenia trasy R7 je vplyv hluku a emisií rovnaký ako pri pôvodnom riešení. Zmena nastala iba v protihlukových opatreniach v križovatke Holice, ktoré boli vyvolané zmenou tvaru vetiev križovatky.

VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu je zrejmé, že vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi a pieskovými dunami sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

Navrhovaná trasa R7 je v prevažnej časti vedená v násypoch, čo vyvoláva zvýšené nároky na vhodný materiál. Výkopové práce nedokážu pokryť potreby materiálu do násypov a podľa DSP vzniká deficit materiálov na úrovni 2 835 585 m³ oproti pôvodným 800 833 m³. Rozdiel súvisí so stupňom rozpracovanosti navrhovanej cesty, detailného zamerania stavby a podrobného IG prieskumu.

VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky rýchlostnej cesty nastane zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko pôvodný pôdny podklad pokrytý zväčša vegetáciou sa nahradí umelým asfaltovým povrchom. Tento povrch bude odlišne prijímať a odrážať slnečné žiarenie ako pôvodný. V dôsledku zmeny albeda zemského povrchu cesta nepriamo ovplyvní i režim ostatných meteorologických prvkov v prízemnej vrstve ovzdušia, nakoľko dôjde k ich väčším výkyvom. To znamená, že vzduch nad cestou sa bude rýchlejšie a viac otepľovať i ochladzovať a obdobne i vysušovať, ako nad antropogénne neporušenou krajinou. Zmeny v režime jednotlivých meteorologických prvkov budú zväčša krátkodobé a prejavovať sa budú najmä za ustálených, málo oblačných a radiačných typoch počasia. Uvedené nepriaznivé vplyvy klasifikujeme ako nevýznamné, charakter miestnej klímy sa pozdĺž línie rýchlostnej cesty zmení v priemere o 1 až 3 %.

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).

Vláda SR uznesením č. 148 z 26. marca 2014 schválila „Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“, ktorá definuje pre jednotlivé sektory adaptačné opatrenia.

Pre oblasť cestnej dopravy sú to:

- úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia
- efektívnejšie riadenie dopravy
- zlepšenie povrchových a podpovrchových drenážnych systémov
- optimalizácia projektov a stratégie údržby s dopadom na kvalitu
- optimalizovať návrhy vozoviek z hľadiska vplyvu zmeny klímy
- optimalizácia výberu stavebných materiálov a údržbových zákrokov z hľadiska trvalo udržateľného rozvoja.

Uvedené opatrenia bude potrebné zohľadniť v etape ďalšej prípravy a výstavby cestnej komunikácie.

Samotná výstavba a technické riešenie rýchlostnej cesty R7 predstavuje pozitívum vo vzťahu k nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy v dvoch rovinách:

- zvýšením plynulosti dopravy sa zníži celková produkcia emisií skleníkových plynov (bod č. 2)
- odkanalizovanie rýchlostnej cesty do vsakovacích zariadení nezvyšuje tlak na recipienty z hľadiska potreby odvádzania povodňových prietokov povrchových vôd (bod č. 3).

Posudzovanými zmenami technického riešenia rýchlostnej cesty R7 sa vplyv na ovzdušie, klimatické pomery a faktory zmeny klímy nezmení.

VPLYVY NA OVZDUŠIE

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 rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok.

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhl'ovodíkových 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 bude znamenať 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 redukciiu 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 rýchlostnej cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami technického riešenia rýchlostnej cesty R7 sa vplyv na ovzdušie nezmení.

VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Pri výstavbe rýchlostnej cesty bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do podzemných vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania, bude zhotoviteľ stavby na vodnom toku alebo v inundačnom území vodného toku povinný vypracovať na obdobie uskutočnenia stavby povodňový plán zabezpečovacích prác.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z.. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Navrhované zmeny počas výstavby nebudú mať žiadny vplyv na vodné pomery v dotknutom území.

Vplyv prevádzky rýchlostnej cesty na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu rýchlostnej cesty a mostov je riešené po prečistení v odlučovačoch ropných látok do vsakovacích zariadení a retenčných nádrží so vsakmi, čo možno vo vzťahu k vplyvom na režim povrchových vôd považovať za najlepšie riešenie.

Vodárenské zdroje

V koridore rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku sa nenachádzajú žiadne ochranné pásma vodárenských zdrojov. Trasa rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Čilistove. Navrhovanými zmenami sa nemení rozsah vplyvov na uvedené ochranné pásmo.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na povrchové a podzemné vody významne nemenia. Z hľadiska technického riešenia došlo iba k drobnej úprave odkanalizovania parkovacích plôch odpočívadiel. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

VPLYVY NA PÔDU

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, ktoré sú vyčíslené v tab. 3 v kapitole III.2.5.

Posudzované zmeny nebudú mať žiadny vplyv na zmenu kvality pôdneho krytu.

VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

1. primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine),
2. sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrčovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.),
3. terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne sprístupnených oblastiach)

Za najvýznamnejšie z nich je možné považovať najmä fragmentáciu biotopov a usmrčovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávať aj po zrealizovaní navrhovanej rýchlostnej cesty. Je však potrebné ich vhodnými opatreniami minimalizovať.

K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu, mimo vegetačného obdobia. Následne po výrube budú odstránené aj koreňové systémy vyrúbaných drevín. Pôvodná zeleň sa podľa možností v miestach, kde plní ochrannú funkciu (hlavne pozdĺž komunikácií) nahradí výsadbou drevín. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou a nutné výrubu budú zrealizované len na základe povolení príslušných úradov.

S drevinami rastúcimi mimo les a bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa ods. č. 3 § 47 zákona na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m² sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. Podľa § 48 uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

Inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa (mimo lesné pozemky) v zábere stavby bola vypracovaná v súlade so znením zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, za účelom vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o povolenie výrubu (Ing. Ján Longa, december 2013). Súhlas príslušného obecného úradu sa vyžaduje na výrub stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou, alebo krovitých porastov s výmerou nad 10 m².

Pre účely zákona o ochrane prírody a krajiny sa za drevinu rastúcu mimo lesa (§ 2 ods. 2 písm. m) považuje strom, alebo ker vrátane jeho koreňovej sústavy rastúce jednotlivo alebo v skupinách mimo lesného pôdneho fondu.

Na výrub dreviny sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (§ 47, ods. 3), čo je v danom prípade príslušný obecny úrad.

Spoločenská hodnota dotknutých drevín bola vyčíslená na základe inventarizácie drevín na hodnotu 829 734,64 €.

Inventarizácia jednotlivých drevín rastúcich mimo les v zábere stavby je prehľadne spracovaná za jednotlivé katastrálne územia v dokumentácii „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les, Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice“ (Ing. Longa, december, 2013).

Spoločenská hodnota biotopov

Spoločenská hodnota sa určuje podľa prílohy č. 1 k vyhláške č. 579/2008 Z.z. Zoznam a spoločenská hodnota biotopov národného významu, biotopov európskeho významu a prioritných biotopov, v ktorej je určená finančná náhrada za jednotku plochy (m²) biotopu európskeho alebo národného významu. Biotopy sú rozdelené do dvoch častí, v časti A je zoznam biotopov národného významu a v časti B je zoznam biotopov európskeho významu aj s priradeným kódom NATURA, ktorý je totožný s kódmi pre súvislú európsku sústavu chránených území.

V zmysle vyhlášky 24/2003 MŽP SR Z.z. sa priamo v hodnotenom území predmetnej lokality nevyskytujú chránené druhy rastlín, ani osobitne chránené druhy rastlín a živočíchov. V zmysle kategorizácie vzácnych a ohrozených druhov (Fereková, Maglocký 1998) nebol zaregistrovaný v hodnotenom území výskyt žiadneho taxónu. Taktiež nebol zistený ani výskyt významného ruderalného rastlinného spoločenstva.

Prehľad jednotlivých biotopov je prehľadne spracovaný v dokumentácii - Inventarizácia biotopov (Ing. Longa, október 2013).

Navrhovanou zmenou činnosti sa vplyv na biotu nezmení, kumulatívne a synergické vplyvy sa neočakávajú.

VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené predovšetkým poľnohospodárskou činnosťou a rozširujúcimi sa obytnými plochami. Smerové vedenie trasy je zastabilizované a navrhované zmeny v technickom riešení cesty R7 nebudú mať žiadny vplyv na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny.

VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Ochrana prírody a krajiny

Trasa rýchlostnej cesty sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR.

NATURA 2000

Navrhovaná trasa nezasahuje do území zaradených do systému Natura 2000 a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej trasy R7. Ich ovplyvnenie zmenou navrhovanej činnosti je irelevantné.

VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Posudzovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná - Holice je vedená cez poľnohospodárske plochy. Trasa priamo zasahuje do prvkov ÚSES križovaním regionálneho biokoridoru XVI Dunaj – Malý Dunaj. Navrhovanými zmenami uvedený biokoridor bude ovplyvnený tak ako v pôvodnom technickom riešení, na jeho zachovanie bude vybudovaný most na R7 č. 201.

VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že trasa cesty R7 je v území stabilizovaná a navrhované zmeny sa nedotýkajú žiadnych aktivít v dotknutom území.

VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky neočakávame.

VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP v úseku Dunajská Lužná - Holice, ktoré zasahovali do posudzovaného úseku bolo priamo v koridore trasy dokumentovaných 6 archeologických lokalít. Ich zoznam a stručný popis je uvedený v kapitole III.6.3.

Uvedený počet archeologických nálezísk nemusí byť konečný. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom stavby, alebo na ploche s predpokladanými archeologickými náleziskami urobiť zisťovací archeologický výskum formou sond pomocou mechanizmu, napr. UDS s plochou lyžicou.

Na dokumentovaných plochách je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v časovom predstihu pred samotnými zemnými prácami. Tým sa predíde nielen zničeniu archeologických situácií, ale zároveň nedôjde k časovým stratám pri budovaní rýchlostnej cesty.

Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezu podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.

Zmena navrhovanej činnosti ovplyvňuje potenciálny vplyv na archeologické náleziská v minimálnom rozsahu, z titulu vyšších nárokov na záber pôdy.

VPLYVY NA PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ A VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality neočakávame.

VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy neočakávame.

KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE IDENTIFIKOVANÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Sumarizácia vplyvov stavby na životné prostredie

Počas výstavby

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov

- deficit vhodného materiálu do násypov
- kontakt s archeologickými lokalitami
- výrub stromov
- tvorba odpadov.

Počas prevádzky

- hluk
- emisie
- bariérový efekt.

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny vychádzajú iba zo stavebno-technických zmien osobitne v priestoroch križovatiek, z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné a nevýznamné. Rozdiely v záberoch, resp. bilanciách vyplývajú zo stupňa rozpracovanosti a detailnejších prieskumov v etape dokumentácie pre stavebné povolenie. Smerové vedenie trasy cesty R7 zostalo zachované.

Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DÚR a DSP, stavebno-technické úpravy pri tomto riešení (DSP) dosahuje optimálny súlad medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať negatívny vplyv stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie. Najvýznamnejšími sú:

- *ochrana obývaného územia pred hlukom,*
- *opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,*
- *rekultivácie dočasných záberov pôd,*
- *atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,*
- *kompenzačné opatrenia,*
- *zníženie prevádzkových rizík.*

POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA

V závere zhrnutia porovnávame pôvodné riešenie z DÚR, so zmenami uskutočnenými v následnej etape projektovej prípravy (DSP). Zmeny sa týkajú iba drobných úprav vetiev križovatiek Šamorín a Holice. Najvýznamnejšou zmenou je zapracovanie usmernenia MDVRR SR zo dňa 2.4.2013 - požiadavka na fyzické oddelenie protismerných vetiev uvedených mimoúrovňových križovatiek. Smerové a výškové vedenia rýchlostnej cesty R7 v danom úseku zostáva zachované. Ostatné zmeny vyplývajú z podrobného zamerania územia a z toho vyplývajúcich stavebno-technických úprav. Rozdiely v bilanciách záberov pozemkov, spoločenskej hodnoty drevín a krovín a pod. súvisia s podrobnosťou spracovania DSP a neznamajú prakticky žiadne zmeny v identifikácii a intenzite vplyvov v porovnaní s pôvodným riešením.

Predkladané zmeny v stavbe cesty R7 úseku Dunajská Lužná - Holice možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s identickými vplyvmi na životné prostredie, ako boli identifikované v DÚR.

Súlady navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Koncepcne je navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice, ako súčasť R7 v úseku Bratislava – Lučenec, v súlade s Uznesením vlády č. 882/2008 z 03. 12. 2008.

V ÚPN VÚC Bratislavského kraja v súhrnnom znení zmien a doplnkov 2000, 2002, 1/2003 a 01/2005 (vypracoval AUREX, s.r.o., 2008) sa konštatuje: V súlade so schválenou Koncepciou rozvoja dopravy (schválenej uznesením vlády SR č. 166/1993) sa uvažuje pre výhľadové obdobie po roku 2015 s rezervou priestoru pre výstavbu tzv. južného ťahu ako cestnej komunikácie nadregionálneho charakteru ako rýchlostnej cesty dvojpruhovej s výhľadom na štvorpruh v smere Bratislava - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec - Košice. V návrhu ÚPN VÚC Bratislavského kraja je rýchlostná cesta R7 vedená od križovatky s diaľnicou D4 (0-tým okruhom) v smere – Rovinka obchvat juhom – Dunajská Lužná obchvat juhom – hranica Bratislavského kraja s Trnavským krajom. Trasovanie rýchlostnej cesty R7 bude spresnené ďalšími projektmi, ktoré budú spracované v gescii MDPaT SR.

Navrhovaná trasa je v súlade s ÚPN VÚC Bratislavského kraja.

V ÚPN VÚC Trnavského kraja, zmeny a doplnky č.2 z roku 2007 sa konštatuje:

a) rezervovať územný koridor Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky v súlade s vedením rýchlostnej cesty R7 s kategóriou R22,5/100 v Nitrianskom samosprávnom kraji. V Záväznej časti Zmien a doplnkov 2/2007 je rýchlostná cesta R7 v kategórii R22,5/100 v trase Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec uvedená ako verejnoprospešná stavba .

V mapovej časti ku ZaD 2/2007 ÚPN VÚC Trnavského kraja je rýchlostná cesta R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice zakreslená v polohe študovaného variantu B červeného.

Navrhované riešenie je v km 1,0 – 1,329 v súlade s ÚPN VÚC Trnavského kraja, v km 1,329 - KÚ, navrhované riešenie nie je v súlade s ÚPN VÚC Trnavského kraja.

Stav územno-plánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí:

Dunajská Lužná – obec má vypracovanú a schválenú územno-plánovaciu dokumentáciu, v ktorej je trasa rýchlostnej cesty R7 v grafickej časti ÚPN lokalizovaná v polohe variantu B červeného a C zeleného.

Šamorín – mesto má vypracovanú územno-plánovaciu dokumentáciu.

Rýchlostná cesta R7 je v katastrálnom území Šamorína vedená v jedinom variantnom riešení v polohe variantu B červeného.

Kvetoslavov – obec má vypracovaný a schválený Územný plán obce.

V obci Kvetoslavov je teda poloha rýchlostnej cesty R7 určená polohou variantu A s prechodom na variant B.

Veľká Paka - územný plán z roku 2003 nerieši polohu rýchlostnej cesty R7.

Trnávka – obec má vypracovaný návrh ÚPN 2011. Trasa je v súlade s návrhom ÚP obce.

Holice – obec má vypracovaný a schválený Územný plán obce.

V územnom pláne obce je vyčlenená územná rezerva pre realizáciu trasy rýchlostnej cesty R7 v polohe všetkých troch navrhovaných variantov riešenia. Varianty rýchlostnej cesty R7 nekolidujú s rozvojovými plánmi obce.

Macov – obec nemá vypracovanú územno-plánovaciu dokumentáciu.

Blatná na Ostrove – obec nemá vypracovanú územno-plánovaciu dokumentáciu.

Vyjadrenie dotknutého štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny

Okresný úrad Senec, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-SC-OSZP/2014/8182 zo dňa 30.09.2014 - zmenu navrhovanej činnosti nepovažuje za takú zmenu, ktorá by mohla mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, nemá k predloženej dokumentácii pripomienky a teda nepožaduje posúdenie zmien stavby procesom hodnotenia vplyvov na životné prostredie postupom podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Okresný úrad Dunajská Streda, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-DS-OSZP-2014/012244-002 zo dňa 19.9.2014 žiada rešpektovať podmienky uvedené v stanovisku zo dňa 28.06.2010.

Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania

Bratislavský samosprávny kraj vo svojom stanovisku č. 13360/2014 zo dňa 9.9.2014 konštatuje, že navrhnutá zmena stavby nie je v rozpore s územnoplánovacou dokumentáciou regiónu a k zmene činnosti stavby Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice nemá pripomienky v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.

Trnavský samosprávny kraj vo svojom stanovisku č. 06152/2014 zo dňa 22.9.2014 konštatuje, že v návrhu neprišlo k zmene koridoru trasovania rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice, preto nemá k realizácii zámeru pripomienky v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.

Stanovisko verejnosti

Verejnosť sa k *Oznámeniu o zmene* počas doby pripomienkovania nevyjadrila, ani nezaslala stanovisko.

Administratívna poznámka

Toto vyjadrenie je podkladom pre konania podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.

S pozdravom

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Na vedomie

1. MDV a RR SR, Oddelenie regulácie pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
2. Obec Dunajská Lužná, obecný úrad, Jánošíkovská 7, 900 42 Dunajská Lužná (pre Jánošíkovú)
3. Obec Kvetoslavov, obecný úrad, 930 41 Kvetoslavov
4. Mesto Šamorín, mestský úrad, Hlavná 37, 931 01 Šamorín (pre časť Bučuháza)
5. Obec Čukarská Paka, obecný úrad, 930 51 Čukarská Paka
6. Obec Trnávka, obecný úrad, 930 32 Trnávka (pošta Zlatná na Ostrove)
7. Obec Macov, obecný úrad, 930 32 Macov, (pošta Blatná na Ostrove)
8. Obec Blatná na Ostrove, obecný úrad, 930 32 Blatná na Ostrove
9. Obec Holice, obecný úrad, 930 34 Holice (pre časť Kostolná Gala, Čefa)