

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Bratislava 02. 01. 2017
Číslo: 2455/2017-1.7/-ml

**ROZHODNUTIE
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) 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“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti **„Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná“ (zmena 3)**, predloženého navrhovateľom Slovenská republika, zastúpená MDVRR SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

U zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná (zmena 3)“, umiestnenej na k. ú. obcí Bratislava - Podunajské Biskupice, Rovinka, Jánošíková (obec Dunajská Lužná), Nové Košariská (obec Dunajská Lužná), predmetom ktorej sú zmeny navrhovanej činnosti:

1. zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7,
2. zmeny v objektoch križovatiek preložiek ciest a rekonštrukcií ciest,
3. zmeny v mostných objektoch,
4. zmeny v preložkách inžinierskych sietí,

sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

Opatrenia

- Dôsledne dodržiavať zákon o vodách.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie predložiť Útvaru vedúceho hygienika rezortu MDV SR aktuálnu hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.
- Za vyrúbané stromy uprednostniť výsadbu nových stromov pred finančnou náhradou.
- Detailnejšie prepracovať funkčné prvky ekoduktov SO 203 a 204, nakoľko majú slúžiť prednostne na migráciu zveri a nie pre dopravu techniky a cyklistov.
- Zabezpečiť ochranu existujúcich drevín v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody.

Variant: z hľadiska vplyvov na životné prostredie sú obidve alternatívy zmeny výškového vedenia trasy porovnateľné.

Odôvodnenie

Navrhovateľ, Slovenská republika, zastúpená MDVRR SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“), predložil (dňa 30. 11. 2016) Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa 29 ods. 1 zákona oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná (zmena 3)**“ vypracované podľa prílohy č. 8a zákona.

Zmena navrhovanej činnosti uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré ministerstvo vykonalo podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, okrem osobitosti konania ustanovených v § 20 a 20a) zákona. Správne konanie vo veci zistenia, či zmena navrhovanej činnosti podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením oznámenia o zmene na ministerstvo dňa 30. 11. 2016.

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na stanoviská, doručené podľa § 23 ods. 4 zákona.

Navrhovaná zmena činnosti sa realizuje, na katastrálnom území obcí Bratislava - Podunajské Biskupice, Rovinka, Jánošíková (obec Dunajská Lužná), Nové Košariská (obec Dunajská Lužná).

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Ministerstvo posúdilo navrhovanú činnosť v roku 2007 a vydalo kladné Záverečné stanovisko, č. 5461/07-7.3/ml, zo dňa 9.6.2009.

Na základe výsledkov procesu posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Ministerstvo životného prostredia SR vo svojom Záverečnom stanovisku (č. 5461/07-7.3/ml) zo dňa 9.6.2009 odporučilo:

- Vzhľadom na vývoj pri hodnotení tohto úseku rýchlostnej cesty R7 vyplýva, že sa jednoznačne z hodnotených variantov nedal určiť lepší variant,
- Environmentálne sú obidva varianty (R7 – variant A, červený a R7 – variant C, zelený) približne rovnaké,
- Preferencie variantu A sú vyššie, vzhľadom k tomu, že sa s ním už dlhodobejšie uvažuje v plánovacích dokumentoch,
- Pre podporu variantu A je i skutočnosť, že obciam Rovinka a Dunajská Lužná vyhovuje v podstate taký variant, ktorý odvedie dopravu (cca 25 000 vozidiel / deň) mimo obcí, avšak Podunajským Biskupiciam vyhovuje jedine variant A,
- Environmentálne nie je vhodnejšie zaústenie tak značnej premávky do dopravne nepripraveného priestoru v Podunajských Biskupiciach (pri R7 – variant C, zelený)
- V prípade realizácie variantu A i v prípade realizácie variantu C určilo MŽP SR uskutočniť opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy, územnoplánovacie opatrenia, organizačné a prevádzkové opatrenia a iné opatrenia.

List MDPT SR zo dňa 22.7.2010 adresovaný NDS, určilo pre ďalšiu prípravu a výstavbu rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná **variant A, červený**.

V procese prípravy DÚR - **dokumentácie pre územné rozhodnutie (Zmena č.1)** došlo k zmenám v zmysle odporúčaní v Záverečnom stanovisku MŽP SR pre R7 Bratislava – Dunajská Lužná. Ďalšie 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 spracovania DSP - **dokumentácie pre stavebné povolenie (Zmena č.2)** došlo k zmenám oproti dokumentácii pre územné rozhodnutie (DÚR), ktoré boli predmetom ďalšieho oznámenia. Koncepcne je riešenie DSP v súlade s DÚR. Zmena navrhovaných objektov stavby sa týka samotného telesa rýchlostnej cesty R7 a súvisiaceho technického riešenia predmetnej stavby. Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR nemení koridor/trasu rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná a rešpektuje existujúce priľahlé chránené územia, migráciu zveri, ako aj väzby medzi identifikovanými prvkami ÚSES v území.

Ministerstvo životného prostredia SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 22.09.2015 rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 6583/2015-3.4/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

Zmena navrhovanej činnosti, stručný opis technického a technologického riešenia

Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia (DSP) a zmien navrhovaného riešenia (DSP)

a) Zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7

Smerové vedenie:

Smerové vedenie R7 sa nemení, oproti pôvodnému riešeniu v DSP nenastali žiadne zmeny. Celková dĺžka rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná sa nezmenila, je 0,200 km + 8,225 km, t.j. spolu 8,425 km.

Výškové vedenie:

Zmenou oproti pôvodnej DSP je úprava pozdĺžneho profilu. Účelom zmeny je zníženie potrebného množstva násypového materiálu čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií).

Zmena výškového vedenia trasy je navrhnutá v dvoch alternatívach:

alternatíva 1

zníženie nivelety v úseku km cca. 0,100 – 0,400 o max. 1,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 0,400 – 1,000 o max. 1,5 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 1,000 – 1,700 o max. 1,5 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 1,700 – 2,100 o max. 0,3 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 2,100 – 3,000 o max. 1,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,000 – 3,500 o max. 0,2 m

drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 3,500 – 3,900 o max. $\pm 0,1$ m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,900 – 4,400 o max. 0,5 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 4,400 – 5,200 o max. 3,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 5,200 – 5,550 o max. 0,8 m
drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 5,550 – 5,700 o max. $\pm 0,1$ m
zníženie nivelety v úseku km cca. 5,700 – 6,100 o max. 1,2 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 6,100 – 6,800 o max. 3,0 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 6,800 – 7,600 o max. 3,0 m
drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 7,600 – 8,225 o max. $\pm 0,2$ m

alternatíva 2

zníženie nivelety v úseku km cca. 0,100 – 0,400 o max. 1,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 0,400 – 1,100 o max. 1,5 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 1,100 – 1,700 o max. 1,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 1,700 – 2,400 o max. 0,5 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 2,400 – 2,950 o max. 0,7 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 2,950 – 3,500 o max. 0,2 m
drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 3,500 – 3,900 o max. $\pm 0,1$ m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,900 – 4,600 o max. 1,0 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 4,600 – 5,200 o max. 3,0 m
zvýšenie nivelety v úseku km cca. 5,200 – 5,550 o max. 0,8 m
drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 5,550 – 5,700 o max. $\pm 0,1$ m
zníženie nivelety v úseku km cca. 5,700 – 6,100 o max. 1,2 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 6,100 – 6,800 o max. 3,0 m
zníženie nivelety v úseku km cca. 6,800 – 7,600 o max. 3,0 m
drobné úpravy nivelety v úseku km cca. 7,600 – 7,950 o max. $\pm 0,2$ m
zvýšenie nivelety v úseku km 7,950 – 8,225 o max. 0,6 m

V úseku km cca. 0,8 – 1,2 môže byť upravená niveleta komunikácie v závislosti na zvolenom spôsobe preklápania vozovky v smerovom oblúku z dôvodu budúceho rozšírenia R7 na kategóriu R 31,5/100. Výšková úprava bude v rozmedzí $\pm 1,0$ m.

Šírkové usporiadanie:

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v kategórii R 24,5/100, oproti pôvodnej DSP kde bola kategória R 31,5/120. Zmena je navrhnutá z dôvodu spresnenia intenzít dopravy v uvažovanom výhľadových časovom období. Zmenou kategórie dôjde k zúženiu vlastného telesa rýchlostnej cesty, nebudú preto potrebné žiadne dodatočné zábery pôdy.

Všetky mostné objekty ponad rýchlostnú cestu ako aj prekládky jestvujúcich inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, aby bolo v budúcnosti umožnené jej výhľadové rozšírenie na kategóriu R 31,5/100.

Oproti pôvodnej DSP sú v predkladanom riešení na rýchlostnej ceste R7 doplnené obojstranné bezpečnostné základy vo vzdialenosti max. 2,5 km. V rámci dokumentácie zmeny DSP sú navrhované sklony svahov cestného telesa 1:1,5 oproti pôvodnému riešeniu DSP 1:2. Zmena sklonu svahu bude mať taktiež pozitívny vplyv na zníženie potrebného množstva násypového materiálu čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií).

Pre návrhovú rýchlosť 100 km/hod sú upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Ketelec“ a „Dunajská Lužná“.

Konštrukcia vozovky:

Konštrukcia vozovky je oproti pôvodnej DSP zmenená. V pôvodnej DSP bola navrhnutá vozovka s cemento-betónovým krytom. V zmene DSP je navrhnutá vozovka s asfaltovým krytom. Konštrukcia stredného deliaceho pásu (ďalej len SDP) v úseku smerového oblúka

(a teda dostredného priečneho sklonu) t.j. od začiatku úseku po km cca. 1,050 je riešená v zmysle DSP t.j. s povrchovou úpravou zahumusovaním. V ostatných úsekoch je konštrukcia vozovky SDP oproti DSP zmenená. V pôvodnej DSP bol stredný deliaci pás upravený zahumusovaním, len v miestach prejazdu cez SDP bol spevnený vozovkou s asfaltovým krytom. V zmene DSP je navrhnuté spevnenie SDP asfaltovým krytom. Nový povrch rýchlostnej cesty bude spĺňať požiadavky súvisiace s rizikami klimatických zmien.

Zmena podložia pod telesom komunikácie:

V pôvodnej DSP bolo zlepšovanie podložia navrhnuté pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement), výmenou zeminy pod násypom, alebo použitím geomreží z polymerových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mosty. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

b) Zmeny v objektoch križovatiek, preložiek a rekonštrukcií ciest a oporných múrov

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
102	Križovatka "Dunajská Lužná"	102	Križovatka "Dunajská Lužná"	zmena niveliet jednotlivých križovatkových vetiev v závislosti od nivelety R7, možná zmena počtu jazdných pruhov (zníženie) na základe kapacitných výpočtov podľa nových údajov o dopravnom zaťažení
103	Preložka cesty I/63 v km 7,950 R7 v križovatke „Dunajská Lužná“	103	Preložka cesty I/63 v km 7,950 R7 v križovatke „Dunajská Lužná“	Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7.
112	Polná cesta v km 1,780 R7	112	Polná cesta v km 1,780 R7	Prispôsobenie polohy poľnej cesty úprave mosta 203 (bez potreby dodatočných záberov pôdy).
2 2 1 - 0 1	Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vľavo - uholníkový železobetónový múr s monolitickou rímsou a zábradlím založený na plošných základoch	221- 01	Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vľavo - vystužená zemná konštrukcia s prefabrikovaným lícom	Zmena: - úprava nivelety koruny múra z dôvodu prispôsobenia sa nivelete obj. 103. - zmena konštrukcie oporného múru

2 2 1 - 0 2	Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vpravo - uholníkový železobetónový múr s monolitickou rímsou a zábradlím založený na plošných základoch	221- 02	Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vpravo - vystužená zemná konštrukcia s prefabrikovaným lícom	- úprava nivelety koruny múra z dôvodu prispôsobenia sa nivelete obj. 103. - zmena konštrukcie oporného múru
----------------------------	---	------------	---	---

c) Zmeny v mostných objektoch

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
203	Ekodukt v km 1,799 R7 -rámová konštrukcia -počet polí: 2 -rozpätia: 2x17,375m -rozмеры mostných otvorov: 2x(5,35x16,625m) -šírka NK: 59,0 – 69,5m	203	Ekodukt v km 1,799 R7 -rámová konštrukcia -počet polí: 2 -rozpätia: 2x18,65m -min.rozмеры mostných otvorov: 2x (5,35x17,85m) -šírka NK: 59,0 – 69,5m	Zmena- zväčšenie mostných otvorov. Dôvod –zmena na základe požiadavky verejného obstarávateľa
206	Most na R7 v km 5,125 -prefabrikovaný most -počet polí: 4 -rozpätia: 28,5, 2x42, 28,5 -rozмеры mostných otvorov: 1.pole=27,15x5,17; 2.pole=40,3x5,88; 3.pole=40,3x2,5-na hrádzi; podchodná výška na hrádzi-2,5m Podchodná výška cesta 115=4,35m -šírka NK: L'M=16,4m, PM=16,4 m	206	Most na R7 v km 5,125 -prefabrikovaný most -počet polí: 3 -rozpätia: 28,5, 2x38 -min.rozмеры mostných otvorov: 1.pole = 27,15 x 5,36 ; 2.pole = 36,3 x 5,7 ; 3.pole = 35,45 x 2,5 – na hrádzi; podchodná výška na hrádzi-2,5m Podchodná výška cesta 115=4,35m -šírka NK:L'M+ PM=26,3m	Zmena: 1.zrušenie posledného poľa mosta. 2.úprava rozpätí dvoch polí zo 42m na 38m 3.šírka nosnej konštrukcie Dôvod: 1. ekonomickejšie riešenie oproti DSP, šetrenie verejných prostriedkov 2. šetrenie verejných prostriedkov za predpokladu splnenia podmienok verejného obstarávateľa. 3.požiadavka verejného obstarávateľa
207	Most na R7 v km 5.554 nad cestou III/0635 - otvorená rámová železobetónová konštrukcia založená hlbkovo - počet polí: 1.0 ks - rozpätie: 13.7 m - rozmer mostných otvorov: 5.0 x 13.0 m - šírka NK: 33.85 m	207	Most na R7 v km 5.554 nad cestou III/0635 - tyčový prefabrikovaný nosník so spriahajúcou doskou - počet polí: 1.0 ks - rozpätie: 17,0 m - min.rozmer mostných otvorov: 5.0 x 13.0 m - šírka NK: 27.00 m	Zmena: - 1. typ konštrukcie - 2. rozpätie - 3. šírka NK Dôvod: - 1., 2., 3. Šetrenie verejných prostriedkov za predpokladu splnenia podmienok verejného obstarávateľa
208	Most na R7 v km 6,800 -rámová konštrukcia -počet polí: 1	208	Most na R7 v km 6,800 -prefabrikované nosníky -počet polí: 1	Zmena: - 1. typ konštrukcie - 2. rozpätie

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
	-rozpätia: 13,7m -rozмеры mostných otvorov: 4,98x13,00m -šírka NK: 32,6m		-rozpätia: 14,0m -min. rozмеры mostných otvorov: 4,55x10,00m -šírka NK: (LM+PM)=24,9m	- 3. šírka NK - 4. zúženie svetlosti mostného otvoru Dôvod: - 1., 2., 4. šetrenie verejných prostriedkov, za predpokladu splnenia podmienok verejného obstarávateľa - 3. na základe požiadavky verejného obstarávateľa
209	Most na ceste I/63 v km 7,950 R7 v križovatke "Dunajská Lužná" -spojitý doskový most -počet polí:2 -rozpätia:2x31,0m -rozмеры mostných otvorov:5,42x21,6, 5,42x21,8 -šírka NK:16,95m	209	Most na ceste I/63 v km 7,950 R7 v križovatke "Dunajská Lužná" -prefabrikovaný nosníkový most -počet polí:2 -rozpätia:2x21,1m -min. rozмеры mostných otvorov:5,35x14,25 + 5,35x14,55 m -šírka NK:16,95m	Zmena- zmenšenie mostných otvorov, zmena nosnej konštrukcie, zmena rozpätia, Dôvod – šetrenie verejných prostriedkov, za predpokladu splnenia podmienok obstarávateľa, zmena šírkového usporiadanie R7 pod mostom

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Pôvodné dva spôsoby zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,
 - plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
- sú doplnené o tri ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
 - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade.
 - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera.

Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podložia a statickom výpočte.

d) Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutom úseku rýchlostnej cesty R7 a súvisiacich ciest. Z dôvodu navrhovaného umiestnenia rýchlostnej cesty R7, preložky cesty I/63, riešenia mimoúrovňových križovatiek, ostatných cestných a mostných objektov, je potrebné riešiť aj **vyvolané investície**, v dotyku s predmetnou stavbou.

Oproti pôvodnému DSP, bol aktualizovaný rozsah preložiek inžinierskych sietí z nasledovných dôvodov:

- podrobné geodetické zameranie existujúceho stavu,
- podrobné geodetické zameranie jestvujúcich sietí, ktoré je potrebné preložiť,
- potreba zapracovania opodstatnených pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov inž. sietí,
- z dôvodu zmeny výškového vedenia rýchlostnej cesty

V DSP boli navrhnuté nasledovné stavebné objekty preložiek inž. sietí:

Kanalizácie a vodovody

- 502 Preložka výtláčnej kanalizácie DN200 v km 5,542 R7
- 503 Preložka výtláčnej kanalizácie DN450 v km 5,544 R7
- 510 Preložka vodovodu DN800 v km 1,528 R7
- 511 Preložka vodovodu DN1200 v km 7,990 R7
- 512 Ochrana vodovodu DN300 v km 0,172 prel. c. I/63
- 513 Preložka vodovodu DN 300 pri obchádzkovej ceste na c.I/63

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO

- 601 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 0,100 R7
- 602 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 2,462 R7
- 603 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 3,173 R7
- 604 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 4,620 R7
- 605 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 6,449 R7

Plynovody

- 701 Preložka VTL plynovodu DN 100 v km 8,000 R7

Oznamovacie vedenia

- 751 Ochrana DK kábla ENERGOTEL v km 1,197 R7
- 752 Stranová prekládka a ochrana káblov PROGRES v km 5,545 R7
- 753 Ochrana káblov SLOVAK TELEKOM v km 5,565 a 5,575 R7
- 754 Preložka káblov ORANGE v km 7,750 R7
- 755 Preložka káblov SLOVAK TELEKOM v km 8,162 R7

Navrhnuté preložky inž. sietí sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú nevyhnutnou súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R7 ako vyvolané investície.

Požiadavky na vstupy a údaje o výstupoch

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR nemení koridor rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná a rešpektuje existujúce príslušné chránené územia viažúce sa najmä na lokalitu CHKO Dunajské Luhy, ako aj väzby medzi prvkami ÚSES v území.

Zverejnenie navrhovanej zmeny

Ministerstvo v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dotknutým obciam a dotknutým subjektom listom zo dňa 05. 12. 2016. Ministerstvo zverejnilo uvedené oznámenie o zmene na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r7-bratislava-dunajska-luzna-zmena-3->

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Predmetná stavba „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná“:

- na začiatku úseku nadväzuje na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Bratislava, Ketelec – Bratislava, Prievoz“ a na stavbu „Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever“ (v MÚK „Ketelec“),
- na konci úseku nadväzuje na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

Stanoviská k navrhovanej zmene

K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:

Por. č.	Organizácia	Stanovisko
1	OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP v sídle kraja	Zaslal nasledovné pripomienky: Ekodukty SO 203 a 204 neprepájať s existujúcimi poľnými cestami, nakoľko majú slúžiť výlučne na migráciu zveri a nie pre dopravu techniky a cyklistov. Zabezpečiť ochranu existujúcich drevín v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody.
2	MO SR	Nemá pripomienky
3	OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP	Nemá pripomienky. Netrvá na ďalšom posudzovaní
4	Hlavné mesto SR Bratislava	Zmena nepredstavuje z hľadiska globálneho vážnejšie riziká na environment a zdravie obyvateľstva
5	BSK, Bratislava	Nemá pripomienky
6	Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, pPezinok	Nemá pripomienky
7	MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika	Súhlasí so zmenou, žiada predložiť aktuálnu hlukovú štúdiu.

Vyhodnotenie stanovísk

Všetky subjekty zaslali kladné stanovisko. OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP v sídle kraja upozorňuje na skutočnosť, že ekodukty sú pre migráciu zveri a nie pre poľnohospodársku techniku a cyklistov. Preriešenie tejto problematiky je akceptované a uvedené v opatreniach.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

Vyhodnotenie predpokladaných vplyvov

Ministerstvo posúdilo zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Súčasný stav

Z hľadiska administratívneho členenia SR patrí zmena navrhovanej činnosti do Bratislavského kraja, okresu Bratislava II. a okresu Senec a zasahuje do katastrálnych území obcí / mestskej časti: k.ú. Podunajské Biskupice, k.ú. Rovinka, k.ú. Nové Košariská, k.ú. Jánošíková (obec Dunajská Lužná).

Za riešené územie zmeny – predstavuje samotné teleso rýchlostnej cesty R7 so súvisiacim zázemím na úseku MÚK Ketelec – MÚK Dunajská Lužná (variant A).

Vplyvy na obyvateľstvo

Hodnotenie vplyvov výstavby a prevádzky predmetnej stavby na obyvateľstvo predstavuje zložitý problém. Stavba vo svojich jednotlivých etapách výstavby bude vplývať nie len na obyvateľov v bezprostrednej blízkosti, ale aj na obyvateľov žijúcich mimo dotknuté územie. V etape prevádzky bude možnosť negatívneho ovplyvnenia obyvateľov redukovaná realizáciou organizačných a ochranných opatrení (najmä na elimináciu hluku z cestnej dopravy inštalovaním protihlukových stien).

Vplyv rýchlostnej cesty po jej dokončení bude mať priamy pozitívny vplyv na obce Rovinka a Dunajská Lužná. Súčasná doprava vedúca cez intravilán obcí bude prerozdelená a to presmerovaním hlavne tranzitnej dopravy na kapacitnú komunikáciu, čím sa výrazne zníži počet vozidiel pohybujúcich sa cez uvedené obce. Obyvatelia MČ Podunajské Biskupice budú nepriamo pozitívne ovplyvnení iba pri vybudovaní prepojenia R7 (D4) na Bajkalskú prostredníctvom križovatky na D4 Ketelec. Pokiaľ sa nevybuduje prepojenie na Bajkalskú, ostáva nepriaznivý súčasný stav, ktorý sa bude s pribúdajúcou intenzitou dopravy zhoršovať najmä na Ul. svornosti a príľahlých komunikáciách.

Ostatná časť obyvateľstva dotknutého regiónu bude pozitívne ovplyvnená nepriamo a to zlepšením ich dostupnosti do Bratislavy kapacitnou komunikáciou.

Zdravotné riziká

Súčasný zdravotný stav obyvateľstva v dotknutých obciach je ovplyvnený demografickým vývojom (starnutie populácie) a súčasnými stresovými faktormi v území aglomerácie mesta Bratislavy a príľahlých obcí. Zastúpenie staršieho obyvateľstva, ktoré je fyzicky aj mentálne zraniteľnejšie ako mladšia generácia, môže štatisticky nepriaznivo ovplyvniť zdravotný stav trvale žijúceho obyvateľstva.

Zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky.

Zdravotné riziká pre miestne obyvateľstvo sa však môžu prejaviť najmä počas výstavby, ale tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

Hluková záťaž

Nepriaznivý vplyv hluku sa môže prejavovať pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky hluku na človeka sú závislé na jeho fyzikálnych charakteristikách, t. j. na intenzite, prevažujúcej výške (frekvencii) a na časovom priebehu (ustálený, premenlivý, prerušovaný, impulzívny hluk).

Hluk počas výstavby sa očakáva najmä zo stavebných mechanizmov v tesnej blízkosti staveniska a z prejazdu stavebných strojov. Stavebné mechanizmy počas svojej činnosti vysoko presahujú prípustné hodnoty hluku. Hluk od stavebných strojov je ale dočasný a premenlivý - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí sa obmedzujú stavebné práce tak, že:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7⁰⁰ – 21⁰⁰,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8⁰⁰ – 13⁰⁰,
- 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 vzťahovať prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

Za účelom predikcie hluku z predpokladanej dopravy pri navrhovanej rýchlostnej ceste R7 bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2015).

Obyvateľstvo bude pred hlukom vznikajúcim počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 chránené protihlukovými stenami v celkovej dĺžke 2 115m. Navrhované protihlukové steny majú za cieľ v dostatočnej miere chrániť obyvateľov a prispieť k dodržaniu prípustných hodnôt v medziach zákona.

V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty ako aj aktualizáciou dopravno-inžinierskych podkladov je potrebné vykonať aktualizáciu hlukovej štúdie.

Znečistenie ovzdušia

V etape výstavby vznikne zvýšené množstvo a rozptyl tuhých/prachových častíc do okolia. Očakáva sa dočasné, krátkodobé zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídiel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín.

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia z dopravy v trase rýchlostnej cesty R7 po uvedení do prevádzky bola vypracovaná exhalčná štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2015). Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program Cadna A s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín. Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Vyhodnotené boli oxidy dusíka a tuhé častice a polietavý prach. Vo výpočte boli uvažované priemerné veterné podmienky a modelový prepočet uvažoval aj s terénymi charakteristikami.

Model nezahŕňal emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest, ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sledoval sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti.

Prípustné limity v zmysle platnej legislatívy SR (Vyhláška č. 360/2010 o kvalite ovzdušia)

	Priemerná koncentrácia znečisťujúcej látky	
	Na ochranu zdravia	Na ochranu vegetácie
Oxid dusičitý NO ₂	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / rok	-
Oxidy dusíka NO _x	-	30 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / rok
Tuhé častice PM ₁₀	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$ / rok	-

Podľa predpokladaného imisného zaťaženia vo výhľadovom období 10 rokov od uvedenia rýchlostnej cesty R7 do prevádzky, nebude dochádzať k prekračovaniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok za kalendárny rok. Odklonením dopravy mimo obcí Rovinka a Dunajská Lužná dôjde k zníženiu produkcie výfukových plynov v ich intraviláne čo bude výrazne pozitívne vplývať aj na obyvateľstvo.

Vplyv na kvalitu a pohodu života

Pod kvalitou a pohodu života sa rozumie kvalita základných prvkov bývania, hygiena prostredia, subjektívne faktory vnímania prvkov prostredia. Priamy negatívny vplyv na kvalitu a pohodu života bude mať samotná výstavba rýchlostnej cesty. Obmedzenia ktoré z tejto činnosti vyplynú budú vplývať na bežný život v dotknutých obciach.

Priame negatívne vplyvy činnosti spojené s výstavbou cesty budú napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov
- narušenie dlhoročne vnímanej krajiny (nové technické prvky v krajine).

Po uvedení rýchlostnej cesty sa však okamžite prejaví prínosy navrhovanej zmeny pre obyvateľov Rovinky a Dunajskej Lužnej. Znížením dopravného zaťaženia sa zvýši kvalita a pohoda života najmä obyvateľov v blízkosti cesty I/63 a to znížením hluku, vibrácií a emisií, zvýši sa bezpečnosť premávky a zníži sa riziko nehodovosti.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vychádzajúc z hodnotenia súčasného stavu možno predpokladať, že vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

Navrhovaná trasa R7 je v prevažnej časti vedená v násypoch, čo vyvolá požiadavky na vhodný násypový materiál. Zmena navrhovanej činnosti bude predstavovať zníženie nárokov na násypový materiál.

Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia

Výstavba rýchlostnej cesty bude mať vplyv na zmeny mikroklimy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu z dôvodov technického riešenia a rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Terénne úpravy môžu spomaliť, alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí komunikácie.

Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO_2 , H_2O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavajú počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na flóru a faunu (poruchy). Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu nárokov na suroviny, čo sa priaznivo prejaví v znížení nárokov na dopravu a tým aj na produkciu výfukových plynov, vrátane plynov poškodzujúcich ozónovú vrstvu Zeme (CO_2 , CH_4 , N_2O). Zmena navrhovanej činnosti tak bude znamenať zníženie tzv. „uhlíkovej stopy“.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vozovka na ceste vytvára veľkú záchytnú plochu ktorá nedokáže infiltrovať zrážky a tak sa musí táto voda odvieť do kanalizačnej siete. Takáto voda obsahuje množstvo znečisťujúcich látok ktoré môžu mať negatívny vplyv predovšetkým na podzemné vody. Povrchové a podzemné vody budú ohrozované nie len počas prevádzky ale aj počas výstavby rýchlostnej cesty. Pri výstavbe môže dôjsť k úniku pohonných hmôt a minerálnych olejov ktoré sa môžu dostať do podzemných vôd.

Povrchové vody

Vzhľadom na to, že plánovaná rýchlostná cesta nie je v dotyku s povrchovou vodou, negatívne vplyvy na povrchové vody nepredpokladáme ani počas prevádzky, ani počas výstavby.

Podzemné vody

V etape výstavby je v možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach a zakladaní mostov, ktoré môžu zasiahnuť až do kolektora podzemných vôd.

Kvalitu podzemných vôd môže narušiť najmä:

- kontaminácia podzemných vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov
- počas prevádzky možná kontaminácia podzemných vôd odpadovými vodami stekajúcimi z povrchu vozovky (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečisťujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy).

Vplyvy na pôdu

Hlavným negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti je trvalý a dočasný záber pôdy, ktorý má priamy dopad na poľnohospodársku výrobu. Dočasný záber bude po ukončení stavebných prác rekultivovaný a navrátený do pôvodného stavu, tak aby sa dala opätovne využívať. Stavebné práce vykonávané pri výstavbe môžu svojim rušivým zásahom do krajiny negatívne ovplyvniť aj pôdu. Takéto vplyvy možno očakávať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu cesty, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod. Kontaminácia pôdy toxickými látkami, pohonnými hmotami a minerálnymi olejmi bude hroziť najmä v stavebných dvoroch. Na miestach s dočasným záberom pôdy bude odobratý humusový horizont čo zapríčini niekoľkoročné prerušenie pedogenetických a biologických procesov.

Podľa Pedologického prieskumu (PEDOCONSULT, 2012) sa na celej trase stavby nachádzajú pôdy jediného pôdneho typu - fluvizem, reprezentované jediným subtypom - fluvizem typická. Ich substrátom sú aluviálne sedimenty Dunaja, prevažne hlinitej až hlinitiopiesočnatej textúry. Ide o kvalitné hlboké pôdy so stredne hlbokým kvalitným prevažne hlinitým humusovým horizontom, v celom profile bez skeletu. Z hľadiska zatriedenia do pôdnych druhov patrí prevažná väčšina pôd na trase stavby do kategórie stredne ťažkých – hlinitých (menej piesočnato-hlinitých) pôd. Ťažké – ílovito-hlinité a ľahké – hlinitiopiesočné pôdy sa vyskytujú len lokálne. Takmer všetky pôdy na trase sú hlboké a bez skeletu. Podľa zatriedenia poľnohospodárskych pôd do BPEJ patrí väčšina trasy do prvých 4 skupín kvality medzi najkvalitnejšie pôdy osobitne chránené zákonom. Celá trasa je situovaná na rovine bez rizika vodnej erózie, riziko veternej erózie je malé. Humusové horizonty dotknutých pôd sú stredne hlboké, stredne ťažké - hlinité až piesočnato-hlinité, bez skeletu. Pri prieskume bola zistená hĺbka humusového horizontu na trase stavby v intervale 20-25 cm. Na väčšine dotknutých pozemkov sa navrhuje skrývka do hĺbky 25 cm (v menšom rozsahu - na menej kvalitných pôdach aj 20 cm), pričom humusový horizont je totožný s ornitou.

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy je v zmysle Zákona č. 220/2004 Z.z. O ochrane pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Z.z. potrebné pri odňatí poľnohospodárskej pôdy spracovať dokumentáciu bilancie skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy osobitne pre trvalé a dočasné zábery stavby a projekt spätnej rekultivácie dočasných záberov stavby.

V rozsahu stavby bude nevyhnutné vyňatie časti pozemkov poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely a lesných pozemkov z plnenia funkcií lesov.

Celkový trvalý záber poľnohospodárskej pôdy	50,2684 ha
Celkový trvalý záber lesných pozemkov	0,4449 ha
Celkový trvalý záber ostatných plôch	1,9857 ha

Počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 sa bude prejavovať postupná pomalá kontaminácia pôdy v bezprostrednej blízkosti komunikácie (v šírke cca 5-10m po oboch stranách), najmä vplyvom rozstreku aerosólu z vozovky a emisiami.

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Líniové stavby predstavujú pre zachovanie biodiverzity značné riziko. Ohroziť ju môžu priamo napr. vymiznutie druhov v zničených alebo degradovaných biotopoch. Nepriame ohrozenie predstavuje strata potravinových zdrojov pre niektoré druhy, ich izolácia a nemožnosť prekonať vzdialenosť medzi prírodnými biotopmi, narušenie migračnej trasy. Fragmentácia jednotlivých biotopov ako aj prerušenie ich vzájomného prepojenia môže spôsobiť ich zánik.

Okrem vplyvov počas prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 je potrebné brať do úvahy aj vplyvy vyvolané počas výstavby navrhovanej činnosti. Nadmerné vyrušovanie sa dotkne prakticky všetkých druhov v predmetnom území. Hluk, prašnosť, prejazdy vozidiel, stavebné

dvory a dočasné sklady a skládky materiálu obmedzia mnohé druhy využiť svoje obvyklé potravové biotopy, úkryty a pod. U citlivých druhov, ako napr. haja tmavá (*Milvus migrans*), môže táto činnosť viesť k zabráneniu zahniezdenia v narušenom prostredí, prípadne aj zmarenie už prebiehajúceho hniezdenia v štádiu znášky.

Zmiernenie negatívnych vplyvov na faunu bude vykonané prostredníctvom opatrení ako oplatenie cesty, ochrannými sieťami, nepriehľadné protihlukové steny, ekodukty – prechody pre živočíchy cez komunikáciu.

Vplyv na faunu bude značný najmä v prvých etapách výstavby kedy dôjde k výrubom drevín. Vegetáciu v skúmanom území tvorí predovšetkým sprievodná zeleň poľných ciest a vetrolamy, ktoré sú zväčša evidované na lesných pozemkoch. Stromovú vegetáciu tvorí agát biely (*Robinia pseudoacacia*), topol biely (*Populus alba*), topol čierny (*Populus nigra*), topol šľachtený (*Populus x canadensis*), hruška obyčajná (*Pyrus communis*), brest väzový (*Ulmus laevis*), čremcha obyčajná (*Padus avium*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), moruša čierna (*Morus nigra*), lipa malolistá (*Tilia cordata*). Vo vetrolamoch sa vyskytuje jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), dub letný (*Quercus robur*), dub zimný (*Quercus petraea*), orech kráľovský (*Juglans regia*), topol osika (*Populus tremula*), vŕba biela (*Salix alba*.), javor poľný (*Acer campestre*). Z krovitej zelene v danej oblasti prevažuje baza čierna (*Sambucus nigra*), bršlen (*Euonymus europaeus*), zemolez (*Lonicera sp.*), trnka (*Prunus spinosa*), hloh (*Crataegus sp.*), drieň (*Cornus mas*), ruža šípová (*Rosa canina*), vtáci zob (*Ligustrum vulgare*), vŕba rakytová (*Salix caprea*). Z popínavých rastlín boli identifikované plamienok plotný (*Clematis vitalba*), brečtan popínavý (*Hedera helix*).

Na lesných pozemkoch sú evidované porasty v okolí poľných ciest, ktoré sú zaradené do kategórie ochranných lesov s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy – vetrolamy. Jedná sa o pozemky patriace do LHC Rusovce.

Na plochách záberu mimo lesných pozemkov bolo v rámci inventarizačného prieskumu drevín zaevidovaných spolu 1739 ks stromov a 3173 m² kríkových porastov a 411 ks lian. Z celkového počtu drevín bola vyčlenená cestná zeleň v počte 284ks stromov a 405 m² kríkov. V zmysle pokynu NDS, a.s. bude na tieto dreviny podaná žiadosť o ich výrub na príslušný cestný správny orgán. Súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom bol vydaný na 348 ks stromov a 2568 m² kríkových porastov.

Vplyvy na krajinu – štruktúra 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

Stavba sa nachádza v území, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení §12 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Priamo v trase stavby sa nenachádzajú žiadne chránené lokality. V blízkom okolí sa ale nachádzajú významné lokality ochrany prírody, jedná sa o územie siete Natura 2000 chránené vtáčie územie SKCHVÚ 007 Dunajské luhy (142 m od R7), ktoré je súčasne aj chránenou krajinnou oblasťou (najbližšia vzdialenosť 96 m), medzinárodne významným mokradňým územím – Ramsarskou lokalitou (najbližšia vzdialenosť 142 m) a súčasťou siete Emerald. Ďalším územím siete Natura 2000 v blízkosti navrhovanej stavby je územie európskeho významu SKUEV 0295 Biskupické luhy (vzdialené od R7 142 m). V blízkosti stavby sa nachádza aj prírodná rezervácia Topoľové hony (vo vzdialenosti cca 475 m).

Vplyv na Chránenú krajinnú oblasť (CHKO) Dunajské luhy

Vážne poškodenie 1. časti CHKO – hluk, znečistenie, migračná bariéra, fragmentácia nezastavaného územia, likvidácia potravných biotopov a migračných koridorov zveri obývajúcej prevažne územie CHKO. Likvidácia útočísk a území kľudu (a prístupu k nim), ktoré zver využíva počas vyrušovania v CHKO, zhoršenie rekreačného potenciálu.

Vplyv na Chránené vtáčie územie Dunajské luhy

Zníženie výmery lovných biotopov druhov kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*) a haja tmavá (*Milvus migrans*). Zníženie výmery potravných biotopov - pastvísk divých husí (*Anser spp.*). Zvýšenie vyrušovania na potenciálnych hniezdiskách (úbytok potenciálnych hniezdisk) pre druhy bocian čierny (*Ciconia nigra*), haja tmavá (*Milvus migrans*) a orliak moriský (*Haliaeetus albicilla*).

Vplyv na Územie európskeho významu Biskupické luhy

Zásah v okrajovej časti – dlhodobé narušenie – hluk, znečistenie, narušenie migračných koridorov, priamy úhyn živočíchov.

Zmenou navrhovanej činnosti sa charakter a význam vplyvu na chránené územia národnej siete a územia Natura 2000 oproti stavu, ktorý bol posúdený v procese EIA nezmení.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná - Holice je vedená cez poľnohospodárske plochy.

Vplyvy zmeny na prvky ÚSES budú minimalizované vybudovaním ekoduktov a podchodov. Technické riešenie je navrhované tak, aby väzby medzi prvkami ÚSES nachádzajúcimi sa v bližšom / širšom okolí technického diela boli aj po realizácii zachované. Zmena stavby bude umiestnená do trvalého záberu stavby a nebude zasahovať do iných / nových prvkov ÚSES v území.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Posudzované územie je výrazne homogénne s dominanciou poľnohospodárskych plôch, ktoré sú prerušované sídlami a sieťou dopravných trás. Územie patrí k najvýznamnejším poľnohospodárskym oblastiam s intenzívnym obhospodarovaním. Uvedené činnosti sa vykonávajú predovšetkým na jar a v lete, kedy dochádza najmä počas suchých klimatických podmienok k zvýšenému výskytu prašnosti. Situovaním navrhovanej trasy R7 dôjde ku kumulácii týchto prejavov prakticky po celej trase navrhovanej cesty (intenzívna prašnosť predovšetkým počas výstavby). Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné rozširujúce sa lokality IBV, pri ktorých je problematická etapa výstavby takisto sprevádzanou zvýšenou prašnosťou.

Iné činnosti, ktoré by v spolupôsobení s cestou R7 negatívne ovplyvňovali okolie posudzovanej stavby sa v území nenachádzajú.

Súčasný negatívny účinok kumulatívnych vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutých obcí, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka rýchlostnej cesty R7. Plynulosť dopravy na rýchlostnej ceste, významné prispeje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých obcí.

Navrhované zmeny v jednotlivých objektoch stavby nepredstavujú významné negatívne vplyvy, ktoré by predstavovali zhoršenie životného prostredia oproti vplyvom identifikovaným v pôvodnej DSP. Vplyv väčšiny zmien možno hodnotiť ako zanedbateľný až mierne negatívny vplyv a rovnako môžeme hodnotiť aj kumulatívny vplyv navrhovaných zmien.

Identifikácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti podľa objektovej skladby

Oproti pôvodnej dokumentácii pre stavebné povolenie, nastali v DSP nasledovné zmeny:

Zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7

1) Oproti pôvodnej DSP došlo k úprave výškového vedenia rýchlostnej cesty.

Zmena výškového vedenia trasy je navrhnutá v dvoch alternatívach:

alternatíva 1

alternatíva 2

Zmena výškového vedenia trasy oproti pôvodnej DSP sa prejaví vo významnom znížení množstva potrebného násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, emisií, hlučnosti a vibrácií).

Rozdiely v kubatúrach násypového materiálu medzi jednotlivými alternatívami nie sú významné a preto **obe alternatívy môžeme charakterizovať ako porovnateľné.**

2) Ďalšou zmenou je úprava šírkového usporiadania rýchlostnej cesty. Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v kategórii R 24,5/100, oproti pôvodnej DSP kde bola kategória R 31,5/120. Zmena je navrhnutá z dôvodu spresnenia intenzít dopravy v uvažovanom výhľadovom časovom období. Zmenou kategórie dôjde k zúženiu vlastného telesa rýchlostnej cesty.

Všetky mostné objekty ponad rýchlostnú cestu ako aj prekládky jestvujúcich inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, aby bolo v budúcnosti umožnené jej výhľadové rozšírenie na kategóriu R 31,5/100. Navrhovanou zmenou sa zníži potreba násypového materiálu.

3) Oproti pôvodnej DSP sú v predkladanom riešení na rýchlostnej ceste R7 doplnené obojstranné bezpečnostné zálivy vo vzdialenosti max. 2,5 km. V rámci dokumentácie zmeny DSP sú navrhované sklony svahov cestného telesa 1:1,5 oproti pôvodnému riešeniu DSP 1:2. Zmena sklonu svahu bude mať taktiež pozitívny vplyv na zníženie potrebného množstva násypového materiálu.

Pre návrhovú rýchlosť 100 km/hod sú upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Ketelec“ a „Dunajská lužná“.

4) Konštrukcia vozovky je oproti pôvodnej DSP zmenená. V pôvodnej DSP bola navrhnutá vozovka s cemento-betónovým krytom. Konštrukcia stredného deliaceho pásu (ďalej len SDP) v úseku smerového oblúka (a teda dostredného priečneho sklonu) t.j. od začiatku úseku po km cca. 1,050 je riešená v zmysle DSP t.j. s povrchovou úpravou zahumusovaním. V ostatných úsekoch je konštrukcia vozovky SDP oproti DSP zmenená. V pôvodnej DSP bol stredný deliaci pás upravený zahumusovaním, len v miestach prejazdu cez SDP bol spevnený vozovkou s asfaltovým krytom. V zmene DSP je navrhnuté spevnenie SDP asfaltovým krytom.

5) Zmena podložia pod telesom komunikácie bola v pôvodnej DSP navrhnutá pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement,) výmenou zeminy pod násypom, alebo použitím geomreží z polymerových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mosty. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Trasa rýchlostnej cesty je vedená územím, ktoré má rovnaký charakter, ako pôvodne posudzovaný úsek. Všetky zmeny sú technického charakteru a nepredstavujú vplyvy, ktoré by ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov.

Najvýraznejším vplyvom navrhovanej zmeny je významné zníženie potreby násypového materiálu (cca 20%), čo sa sekundárne pozitívne prejaví na znížení jeho ťažby, prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj na znížení dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií).

V nasledujúcej tabuľke uvádzame charakteristiku najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti:

Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s vplyvom identifikovaným v pôvodne posudzovanom riešení
ovzdušie	<i>zaťaženie emisiami, prachom</i>	miernejší vplyv/etapa výstavby
horninové prostredie	<i>zásah do horninového prostredia</i>	miernejší vplyv/etapa výstavby
podzemné vody	<i>riziko kontaminácie</i>	porovnateľný vplyv
povrchové vody	<i>riziko kontaminácie</i>	porovnateľný vplyv
pôda	<i>trvalý a dočasný záber</i>	porovnateľný vplyv
biota, Natura 2000	<i>zásah do biotopov, výrub, stresové faktory, väčší rozsah výrubov</i>	porovnateľný vplyv
územný systém ekologickej stability	<i>zásah do štruktúry ÚSES, bariérový efekt</i>	porovnateľný vplyv
rozvoj územia	<i>zlepšenie priestorových pomerov</i>	porovnateľný vplyv
pohoda a kvalita života	<i>- vplyv emisií a hluku na obyvateľstvo - zvýšenie bezpečnosti dopravy</i>	porovnateľný vplyv

B) Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany. Priamo v trase stavby sa nenachádzajú žiadne chránené lokality. V blízkosti sa ale nachádzajú významné lokality ochrany prírody, jedná sa o územie siete Natura 2000 chránené vtáčie územie SKCHVU 007 Dunajské luhy, ktoré je súčasne aj chránenou krajinnou oblasťou, medzinárodne významným mokradným územím – Ramsarskou lokalitou a súčasťou siete Emerald. Ďalším územím siete Natura 2000 v blízkosti navrhovanej stavby je územie európskeho významu SKUEV 0295 Biskupické luhy. V blízkosti stavby sa nachádza aj prírodná rezervácia Topoľové hony.

Navrhovaná zmena nemení identifikované vplyvy pôvodného technického riešenia.

Zmeny v objektoch križovatiek, preložiek a rekonštrukcií ciest a oporných múroch **obj. 102 Križovatka "Dunajská Lužná"**

Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7, počtu jazdných pruhov (zníženie) na základe kapacitných výpočtov podľa nových údajov o dopravnom zaťažení.

obj. 103 Preložka cesty I/63 v km 7,950 R7 v križovatke „Dunajská Lužná“

Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7.

obj. 112 Poľná cesta v km 1,780 R7

Zmena vyplýva z prispôsobenia polohy poľnej cesty úprave mosta 203, pričom zmena si nevyžaduje dodatočné zábery pôdy.

Obj. 221-01 Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vľavo

Zmena oporného múra vyplýva z úpravy nivelety koruny múra z dôvodu prispôsobenia sa nivelete objektu 103. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery

Obj. 221-02 Oporný múr v km 0,100 cesty I/63 vpravo

Zmena oporného múra vyplýva z úpravy nivelety koruny múra z dôvodu prispôsobenia sa nivelete objektu 103. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v objektoch 102, 103, 112, 221-01 a 221-02 sú situované v území s 1. stupňom ochrany. Vplyvy navrhovaných zmien sa prejavia v znížení potreby násypového materiálu. Nedôjde k zväčšeniu záberov pôdy, ani k navýšeniu výrubov drevín. Vplyvy navrhovanej zmeny oproti pôvodnému technickému riešeniu sú vzhľadom na zníženie potreby násypového materiálu priaznivejšie.

Zmeny v mostných objektoch

obj. 203 Ekodukt v km 1,799 R7

Zmenou je zväčšenie mostných otvorov.

obj.206 Most na R7 v km 5,125 nad starou dunajskou hrádzou

Zmenou dôjde k zrušeniu posledného poľa mosta, k úprave rozpätí dvoch polí zo 42m na 38m a k zmene šírky nosnej konštrukcie.

obj.207 Most na R7 v km 5,554 nad cestou III/0635

Zmena spočíva v zmene typu konštrukcie, rozpätia a šírky nosnej konštrukcie.

obj.208 Most na R7 v km 6,800 nad migračným ťahom zveri

Zmena spočíva v zmene typu konštrukcie, rozpätia, šírky nosnej konštrukcie a zúžení svetlosti mostného otvoru.

obj.209 Most na ceste I/63 v km 7,950 R7 v križovatke "Dunajská Lužná"

Navrhovaná zmena obj. 209 spočíva v: zmenšení mostných otvorov, zmene nosnej konštrukcie a zmene rozpätia, ktorá vyplýva zo zmeny šírkového usporiadania R7 pod mostom.

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Pôvodné dva spôsoby zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,
 - plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
- sú doplnené o tri ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
 - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade.
 - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera.

Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podložia a statickom výpočte.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v objektoch 203, 206, 207, 208 a 209 nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami ani s územiami európskej siete Natura 2000. Zmeny v mostných objektoch nepredstavujú významný vplyv, ktorý by ovplyvnil funkčnosť migračných koridorov. Zmeny v spôsobe zakladania mostných objektov nebudú mať negatívny vplyv na kvalitu a kvantitu podzemných vôd. Zmena nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutom úseku rýchlostnej cesty R7 a súvisiacich ciest.

V zmena DSP sa týka nasledovných stavebných objektov preložiek inž. sietí:

Kanalizácie a vodovody

- 502 Preložka výtlačnej kanalizácie DN200 v km 5,542 R7
- 503 Preložka výtlačnej kanalizácie DN450 v km 5,544 R7
- 510 Preložka vodovodu DN800 v km 1,528 R7
- 511 Preložka vodovodu DN1200 v km 7,990 R7
- 512 Ochrana vodovodu DN300 v km 0,172 prel. c. I/63
- 513 Preložka vodovodu DN 300 pri obchádzkovej ceste na c.I/63

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO

- 601 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 0,100 R7
- 602 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 2,462 R7
- 603 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 3,173 R7
- 604 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 4,620 R7
- 605 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia v km 6,449 R7

Plynovody

- 701 Preložka VTL plynovodu DN 100 v km 8,000 R7

Oznamovacie vedenia

- 751 Ochrana DK kábla ENERGOTEL v km 1,197 R7
- 752 Stranová prekládka a ochrana káblov PROGRES v km 5,545 R7
- 753 Ochrana káblov SLOVAK TELEKOM v km 5,565 a 5,575 R7
- 754 Preložka káblov ORANGE v km 7,750 R7
- 755 Preložka káblov SLOVAK TELEKOM v km 8,162 R7

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Navrhnuté preložky inžinierskych sietí a nové inžinierske siete sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú jej neoddeliteľnou súčasťou. Predmetné zmeny nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiaми ani s územiaми európskej siete Natura 2000. Navrhované zmeny predstavujú riešenie s minimálnym účinkom na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Vplyvy stavby na ochranné pásma ostávajú bez zmeny.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Koncepcne je navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná, ako súčasť R7 v úseku Bratislava – Lučenec, v súlade s Uznesením vlády č. 882/2008 z 3.12.2008.

V Územnom pláne regiónu Bratislavský samosprávny kraj (vypracoval AUREX, s.r.o., 2013) je trasa R7 vedená v trase Bratislava MÚK Prievoz – MÚK Slovnaftská – trasa vedená na západnej strane Slovnaftu - križovatka s D4 MÚK Ketelec – MÚK Dunajská Lužná – hranica BSK – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

V súvislosti s prípravou novej trasy R7 sa konštatuje: „Rýchlostná cesta R7 – v ostatnom období bola veľa krát zmenená poloha vstupu do Bratislavy, čo má za následok aj vážne dopady do urbanizácie okolitého územia. Maximálny dopravný efekt rýchlostnej cesty R7 sa dosiahne jej pripojením do D1 v polohe Bajkalskej cesty s trasou na západ od Slovnaftu. Táto poloha má aj pripravený priestor pre dopravnú obsluhu prístavu BA-Pálenisko a bude vyhovovať aj pre trasu pre nadrozmerné náklady do prístavu“.

Navrhovaná trasa je v súlade s Územným plánom regiónu – Bratislavský samosprávny kraj.

Stav územno-plánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí:

Bratislava – v územnom pláne hlavného mesta SR Bratislava je trasa rýchlostnej cesty R7 vymedzená vo variante A červenom.

Rovinka – v platnom územnom pláne obce Rovinka je vymedzená územná rezerva pre trasu rýchlostnej cesty R7 vo variante A červenom aj vo variante C zelenom.

Dunajská Lužná – v územnom pláne obce Dunajská Lužná je vytvorená územná rezerva pre variant A červený a pre variant C zelený.

Záver

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona prihliadalo na stanoviska predložené k oznámeniu o zmene a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov na životné prostredie v hodnotenom území zmeny považujeme realizáciu zmeny navrhovanej činnosti za prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za akceptovateľnú a v území realizovateľnú. Je však potrebné dodržať nasledovné opatrenia:

- Dôsledne dodržiavať zákon o vodách.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie predložiť Útvaru vedúceho hygienika rezortu MDV SR aktuálnu hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.
- Za vyrúbané stromy uprednostniť výsadbu nových stromov pred finančnou náhradou.
- Detailnejšie prepracovať funkčné prvky ekoduktov SO 203 a 204, nakoľko majú slúžiť prednostne na migráciu zveri a nie pre dopravu techniky a cyklistov.
- Zabezpečiť ochranu existujúcich drevín v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody.

Variant: z hľadiska vplyvov na životné prostredie sú obidve alternatívy zmeny výškového vedenia trasy porovnateľné.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava
2. Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, OUGG - RNDr. M. Babiar, ved. Odd. Laurinská 7, 814 99 Bratislava 1
3. Miestny úrad MČ Bratislava-Podunajské Biskupice, Trojičné nám. 11, 821 06 Bratislava
4. Obec Rovinka, Obecný úrad, 900 41 Rovinka 350
5. Obec Dunajská Lužná, Obecný úrad, Jánošíkovská 466/7, 900 42 Dunajská Lužná

Na vedomie

6. MDVRR SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
7. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
8. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
9. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
10. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
11. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
12. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Ružová dolina 27, 821 09 Bratislava
14. Okresný úrad Senec, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec
15. Okresný úrad Senec, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, 903 01 Senec
16. Okresný úrad Senec, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01 Senec
17. Okresný úrad Senec, pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
18. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
19. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova2, 812 72 Bratislava
20. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
21. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
22. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 01 Bratislava
23. Okresné riaditeľstvo HaZZ Pezinok, Hasičská 4, 902 01 Pezinok