

č./No.	TEXT ZMENY – ODŮVODNENIE/TEXT OF CHANGES – REASONS	DÁTUM/DATE	PODPIS/SIGNATURE
A			
B			
C			
D			

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM/COORDINATE SYSTEM: S-JTSK v realizácii JTSK03

VÝŠKOVÝ SYSTÉM/VERTICAL SYSTEM: Bpv

NÁZOV STAVBY/CONSTRUCTION TITLE

D4/R7 PPP

Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná

VEREJNÝ OBSTARÁVATEĽ/ PUBLIC AUTHORITY



Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

KONCESIONÁR/CONCESSIONAIRE



Zero Bypass Limited, organizačná zložka
Odborárska č. 21, 831 02 Bratislava

NEZÁVISLÝ DOZOR/INDEPENDENT ENGINEER



FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH
Marxergasse 1B, 1030 Wien

PEČIATKA A PODPIS/STAMP AND SIGNATURE

ZODPOVEDNÁ OSOBA/RESPONSIBLE PERSON

Dipl.-Ing. Martin Brandner

SCHVÁLENÉ

PROCEED

SCHVÁLENÉ S PRÍPOMIENKAMI

OPĽATOVNE PREDLOŽIŤ

RESUBMIT

Č. ZÁKAZKY/CONTRACT No.

GZ 16-1123

KONTROLÓR/CHECKER

ZODPOVEDNÁ OSOBA/RESPONSIBLE PERSON

N/A

PODPIS/SIGNATURE

(NEVYŽADUJE SA / NOT REQUIRED)

Č. ZÁKAZKY/CONTRACT No.

N/A

ZHOTOVITEĽ/EPC CONTRACTOR



D4R7 Construction s.r.o.
Odborárska 21, 831 02 Bratislava

Časť/Section R7-KD

PROJEKTANT/DESIGNER 	DOPRAVOPROJEKT BRATISLAVA, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 832 03 Bratislava 3, Kominárska 2,4		PEČIATKA/STAMP
RIADITEĽ PROJEKTU/PROJECT MANAGER Ing.arch. Karol HOFFMAN	HL. INŽ. PROJEKTU/CHIEF PROJECT ENGINEER Ing. Peter BOŽÍK	Ing. Peter BOŽÍK	PODPIS/SIGNATURE
	Č. ZÁKAZKY/CONTRACT No.	7777-00	

PROJEKTANT OBJEKTU/OBJECT DESIGNER 	ZODP. PROJEKTANT/RESPONSIBLE DESIGNER Ing. Ján LONGA	PODPIS/SIGNATURE
	VYPRACOVAL/PREPARED BY Ing. Ján LONGA	PODPIS/SIGNATURE
	KONTROLOVAL/CHECKED BY Ing. Anna HOLÁSKOVÁ	PODPIS/SIGNATURE
	IDENTIF. ČÍSLO PRÍLOHY/DOCUMENT ID No.	D4R7-S0004-DPP-DE-NOC-0005_01

KRAJ/REGION BRATISLAVSKÝ OKRES/DISTRICT BRATISLAVA, SENEČ
KATASTRÁLNE ÚZEMIE/CADASTRAL AREA
PODUNAJSKÉ BISKUPICE, ROVINKA, NOVÉ KOŠARISKÁ, JANOŠIKOVÁ

DÁTUM/DATE 05.2017

FORMÁT/FORMAT A4

NÁZOV OBJEKTU/OBJECT TITLE

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA PRÍLOHY 8a ZÁKONA Č. 24/2006 Z.z.
NOTIFICATION OF CHANGES IN ACCORDANCE WITH THE ANNEX 8a OF THE EIA ACT 24/2006 Co.

MIERKA/SCALE –

STUPEŇ PD/PHASE DD EIA

Č. ZÁKAZKY/CONTR. No. 7777-00

NÁZOV PRÍLOHY

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE (ZMENA Č. 7)
NON - TECHNICAL SUMMARY (CHANGE No. 7)

Č. SÚPRAVY/SET No.

Č. PRÍLOHY/DOCUMENT No.

020

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE ZMENA Č.7

I. ÚČEL PROJEKTU

V súčasnosti je automobilová doprava v úseku Bratislava – Dunajská Lužná vedená po existujúcej ceste I/63, ktorá svojimi technickými parametrami nevyhovuje existujúcemu dopravnému zaťaženiu. Cesta zároveň prechádza zastavanou časťou MČ BA – Podunajské Biskupice a obcí Rovinka a Dunajská Lužná, kde hlukom a exhalátmi znehodnocuje životné prostredie a ohrozuje bezpečnosť obyvateľov.

Účelom pripravovanej stavby je výstavba kapacitnej, smerovo rozdelenej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie, v optimálnej trase z hľadiska jej umiestnenia mimo zastavané územia, napojenia na existujúcu i plánovanú komunikačnú sieť hl. m. SR Bratislavy (D4, R7 BA Prístavný most – BA Ketelec), ako aj z hľadiska plynulosti a bezpečnosti dopravy, pri rešpektovaní ochrany životného prostredia a prírody.

Po vybudovaní rýchlostnej cesty R7 dôjde k zníženiu negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie, zlepši sa plynulosť a bezpečnosť dopravy, zníži sa nehodovosť. Priaznivý dopad sa očakáva aj z hľadiska ochrany obyvateľstva pred hlukom. Z ekonomického hľadiska je možné očakávať priaznivé dopady vo forme zníženia spotreby pohonných hmôt motorových vozidiel.

II. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 je v plánovanej mimoúrovňovej križovatke (MÚK) „Ketelec“ (R7 s diaľnicou D4), v blízkosti územia ťažby štrkopieskov Podunajské Biskupice, cca 1,8 km južne od Slovnaftu, a.s., v MČ Bratislava – Podunajské Biskupice, kde nadväzuje na pripravovaný úsek stavby „Rýchlostná cesta R7 BA Prievoz – BA Ketelec“. Trasa rýchlostnej cesty R7 ďalej obchádza chránené územie európskeho významu Natura 2000, Ramsarskej lokality Dunajské Luhy a CHKO Dunajské Luhy vo vzdialenosti cca 159 m až 200 m, pokračuje juhovýchodným smerom juhozápadne od obcí Rovinka a Dunajská Lužná, pričom obchádza biocentrum miestneho významu mBC3 Lučina a jazierko v mBC1 Kamenný pasienok. Medzi Dunajskou Lužnou a obcou Kalinkovo mimoúrovňovo mostom križuje pozostatok bývalého dunajského ramena, starú dunajskú hrádzu a existujúcu cestu III/0635. Predmetný úsek rýchlostnej cesty R7 končí v MÚK „Dunajská Lužná“ (R7 s cestou I/63) medzi Dunajskou Lužnou a Šamorínom, kde sa napojí na úsek „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“.

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá na začiatku v dĺžke cca 800 – 1500 m v kategórii R31,5/100 (6 pruhová komunikácia) ďalej pokračuje až do konca úseku v kategórii R24,5/100 (4 pruhová komunikácia). Všetky mostné objekty ponad rýchlostnú cestu ako aj prekládky jestvujúcich inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, aby bolo možné v budúcnosti jej výhľadové rozšírenie na 6-pruh, kategória R 31,5/100.

Na rýchlostnej ceste R7 v riešenom úseku je navrhnutá mimoúrovňová križovatka „Dunajská Lužná“, ktorá zabezpečí prepojenie rýchlostnej cesty a cesty I/63. Križovatka je navrhnutá v tvare osmičkovej križovatky s úrovňovým pripojením križovatkových vetiev na preložku c.I/63 okružnými križovatkami. Preložka cesty I/63 je vedená mostom ponad rýchlostnú cestu R7. MÚK je umiestnená tak, aby sa nezasiahlo do areálu blízkeho jablkového sadu (Danubius Fruct, s.r.o.) a do bývalej skládky odpadu v správe obce Dunajská Lužná. Celá mimoúrovňová križovatka vrátane preložky cesty I/63, bude osvetlená verejným osvetlením.

V trase rýchlostnej cesty R7 sú navrhnuté ďalšie mimoúrovňové križovania rýchlostnej cesty R7:

- km 1,236 Prístupová cesta k horárni Topoľové mostom ponad rýchlostnú cestu R7,
- km 1,799 Ekodukt pre zver dĺžky 50 m ponad rýchlostnú cestu R7, s celkovou šírkou záberu cca 121 m, s vegetačnými úpravami. Na okraji ekoduktu je navrhnuté prepojenie

existujúcich poľných ciest pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky a cyklistov cez rýchlostnú cestu R7,

- km 3,333 Ekodukt pre zver dĺžky 50 m ponad rýchlostnú cestu R7 s celkovou šírkou záberu cca 110 m, s vegetačnými úpravami. Na okraji ekoduktu je navrhnuté prepojenie existujúcich poľných ciest pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky,
- km 4,707 preložka poľnej cesty (Rekreačná ul.) mostom ponad rýchlostnú cestu R7, pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky na príľahlé pozemky a prístup z obce Dunajská Lužná do územia rekreácie pri Dunaji,
- km 5,125 mimoúrovňové križovanie mostom ponad starú dunajskú hrádzu (cyklistická cestička),
- km 5,554 mimoúrovňové križovanie mostom ponad c.III/0635,
- km 6,800 most na rýchlostnej ceste R7 nad migračným ťahom zveri
- km 7,950 preložka c.I/63 v MÚK „Dunajská Lužná“, mostom ponad rýchlostnú cestu R7.

Objekty ktoré sú predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti č.7

Zmena navrhovanej činnosti sa týka zmeny v nasledovných objektoch:

- a) zmeny v objektoch úprav ciest (objekty 152 a 153)
- b) zmeny v objektoch oplotenia (objekty 301, 302 a 303)
- c) zmeny v objektoch zábran proti vtákom (objekt 261 Zábrany proti vtákom)
- d) zmeny v objektoch elektrických vedení VN, NN a VO (objekty 610, 611, 614, 615, 616, 617, 620, 622, 623, 640, 641)
- e) zmeny v objektoch informačného systému rýchlostnej cesty R7 (objekty 791-01, 791-02)

III. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná je situovaná v Bratislavskom kraji v okresoch Bratislava II a Senec. Stavba je umiestnená v oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Začiatok navrhovanej trasy rýchlostnej cesty začína v križovatke „Ketelec“, ďalej pokračuje poľnohospodárskou krajinou mimo intravilány obcí a ukončená je v križovatke „Dunajská Lužná“. Územie tvorí v prevažnej miere poľnohospodárska krajina, ďalej sa tu nachádzajú lužné lesy pozdĺž toku Dunaja, remízky, vetrolamy a sprievodná zeleň poľných ciest. Územie bolo pod vplyvom osídlenia a poľnohospodárskou veľkovýrobou výrazne zmenené. V okolí trasy prevláda poľnohospodárstvo a dominuje obraz intenzívne obrábanej pôdy. Lokalitami s vyššou biologickou diverzitou v širšom okolí sú biotopy vodných tokov a porasty pozdĺž vodných tokov.

IV. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA

Geomorfologická charakteristika

Záujmové územie zaberá najvýchodnejšiu časť Bratislavy – Mestskej časti Podunajské Biskupice a pokračuje východným smerom v priestore obcí Rovinka a Dunajská Lužná. Podľa geomorfologického členenia (Mazúr, Lukniš 1984) predmetné územie patrí do subprovincie Malá Dunajská kotlina, západného okraja oblasti Podunajská nížina, celku Podunajská rovina. Terén je rovinatý s miernym spádom v smere na juhovýchod. Geomorfologicky ide o mladú štruktúrnú rovinu, ktorá sa formuje aj v súčasnosti. Ako hlavné geomorfologické činitele pri jej vytváraní pôsobili stále trvajúce poklesávanie a akumulácia Dunaja.

Reliéf je tu plochý s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Táto jednotvárná rovina je rozčlenená iba mŕtvymi a živými ramenami, prípadne hydrotechnickými stavbami vybudovanými v poslednom období v rámci VD Gabčíkovo. Z hľadiska typologického členenia reliéfu sa prevažná časť územia vyznačuje fluvialným reliéfom.

Geologické pomery

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí záujmové územie do jedného geotektonicko-štruktúrneho celku – Podunajská nížina. Podunajská nížina tvorí panvu vyplnenú sedimentmi neogénu. Podložie neogénu tvorí kryštalinikum Malých Karpát, ktoré počas druhohôr a začiatkom treťohôr bolo vystavené silnej denudácii a jeho povrch bol značne zarovnaný. Obdobie neogénu je však významnou zmenou v geologickom vývoji Podunajskej nížiny. Dnešný reliéf nížinnej časti územia (Podunajská rovina) je výsledkom kvartérnej eróznej a akumuláčnej činnosti Dunaja. Prevažná časť nížinného územia je pokrytá akumuláciou fluvialných sedimentov zjavne dunajského pôvodu, čo dokazuje alpský pôvod štrkov.

Väčšia časť nížinnej oblasti územia bola v historickom období inundačným územím Dunaja, v dôsledku čoho najmladšia štrková akumulácia je pokrytá nivnými piesčitohlinitými sedimentami. Geologická stavba širšieho okolia, ktoré patrí k JZ časti Podunajskej nížiny, je charakteristická pre celú túto oblasť a to zastúpením sedimentov neogénu a kvartéru.

Neogénne sedimenty sú zastúpené v prevažnej časti piesčitými slieňitými ílmi a siltami, ílovitými a prachovitými jemnozrnnými sľudnatými pieskmi. Kvartérne sedimenty sú v záujmovom území zastúpené:

- komplexom fluvialných sedimentov
- komplexom antropogénnych sedimentov

Inžiniersko-geologické pomery

Podľa inžiniersko-geologickej rajonizácie patrí územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin – Podunajská nížina. V predmetnej oblasti sú zastúpené inžiniersko-geologické rajóny údolných riečnych náplavov a neogénnych jemnozrnných sedimentov. Rajón údolných riečnych náplavov zodpovedá územiu, ktoré je budované komplexom fluvialných sedimentov, ktoré majú najrozšírenejšie zastúpenie. Tvoria ho fácie sedimentov, riečneho dna, príbrežných plytčín, agradačných valov, nivných sedimentov a mŕtvych ramien. Rajón neogénnych jemnozrnných sedimentov je tvorený prevažne jemnozrnnými sedimentmi s polohami hlinitých pieskov a piesčitých ílov.

Hydrogeologické pomery

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie Slovenska predmetná oblasť patrí do rajónu Q 051 Kvartér západného okraja Podunajskej roviny a Q 052 – Kvartér JZ časti Podunajskej roviny. Hydrogeologický rajón Q 052 – kvartér JZ časti Podunajskej roviny je vodohospodársky najvýznamnejší v celej SR. Ide o tektonickú depresiu vyplnenú hlavne dunajskými štrkami. Podzemné vody v záujmovom území sú viazané na dva odlišné geologicko-štruktúrne celky s rozdielnymi hydrodynamickými podmienkami zvodnených horizontov. Neogénne sedimenty Podunajskej nížiny tvoria ako celok nepriepustné podložie štrkovým fluvialným sedimentom, ktoré vytvárajú najpriaznivejšie prostredie pre akumuláciu podzemných vôd. Podzemná voda v neogénnych sedimentoch je viazaná na piesčité polohy a v okrajovej časti Podunajskej nížiny i na priepustné piesčito-úlomkovité horniny na báze neogénu vo forme artézskych horizontov.

Klimatické pomery

Z klimatického hľadiska možno sledované územie zaradiť do teplej klimatickej oblasti s počtom letných dní s maximálnou teplotou vzduchu 25 °C a vyššou v roku nad 50, s podoblasťou mierne vlhkou, okrskom teplým, mierne vlhkým, s miernou zimou, s teplotou v januári nad –3 °C, v južných a juhovýchodných častiach územia až podoblasťou mierne suchou, okrskom teplým, mierne suchým, s miernou zimou, s teplotou v januári nad –3 °C.

Z klimaticko-geografického hľadiska sledované územie sa vyznačuje teplou nížinnou klímou s miernou inverziou teplôt, suchou až miernou suchou. Suma teplôt 10 °C a viac nadobúda hodnoty 3000 až 3200, priemerná teplota v januári dosahuje 0,1 až –2,6 °C, priemerná teplota v júli dosahuje 16,6 až 19,9 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22-24 °C.

Úhrn ročných zrážok dosahuje 476 až 795 mm. Územie Bratislavy s príľahlou časťou Podunajskej nížiny patria medzi najveternejšie územia SR. Prevládajúcim smerom prúdenia je severozápadné až severné prúdenie. Maximum silných vetrov počas roka pripadá na mesiace február – marec, resp. apríl. Minimum silných vetrov pripadá na koniec leta a začiatok jesene.

Povrchové vody

Územie hydrograficky patrí do hlavného povodia Dunaja. Slovenský úsek Dunaja patrí k hornej časti stredného toku, ale má ešte znaky vysokohorského charakteru, ktoré mu dodávajú všetky pravostranné prítoky prameniace v Alpách. Dunaj je na základe týchto údajov alpským typom rieky. Minimálne stavy hladín v rieke sa vyskytujú v období jesene a zimy v nasledujúcich mesiacoch: október, november, december, január. Maximálne stavy zase v mesiacoch marec, apríl, máj, jún a júl, august. Z celkovej dĺžky Dunaja 2 830 km sa územia SR dotýka úsek rkm 1 708, 2 – 1 888,2 (dĺžka rieky v SR je 172 km). Plocha povodia nad Bratislavou je 131 388,2 km², dlhodobý priemerný prietok je 1 992 m³.s⁻¹. Okrem hlavného toku je však z hľadiska hydrologického významný aj jeho prítok Malý Dunaj.

Vodné plochy

V sledovanom území sa nachádza viacero vodných plôch zastúpené prirodzenými mŕtvymi ramenami Dunaja a umelými štrkoviskami. Mŕtve ramená sú v dnešnej dobe zväčša odrezané od hlavného toku, pričom ich vodný režim je silne ovplyvnený výstavbou a prevádzkou SVD Gabčíkovo. V širšom území sa nachádza Biskupické rameno, ktoré je súčasťou CHKO Dunajské Luhy a umelé vodné plochy, ktoré sú pozostatkom po ťažbe štrkov.

Podzemné vody

Predmetné územie je vyčlenené hydrogeologickým rajónom Q 051 Kvartér západného okraja Podunajskej roviny a Q 052 Kvartér JZ časti Podunajskej roviny. Z lokálneho hydrogeologického hľadiska môžeme prostredie schematicky charakterizovať :

Hydrogeologický izolátor – predstavujú horniny neogénneho súvrstvia zastúpené ílmi a piesčitými ílmi s minimálnym obehom a akumuláciou podzemných vôd. Zastúpené sú vysoko a stredne plastickými typmi zemín. Ich kompaktnosť čiastočne narušujú uzavreté piesčité šošovky.

Hydrogeologický kolektor – tvoria horniny fluvialných náplavov povrchového toku Dunaja. Kolektor reprezentujú štrky, štrky piesčité a piesky, je trvalo zvodnený s voľnou hladinou podzemnej vody, veľmi vysokou transmisivitou. Podzemné vody sú v hydraulkej spojitosti s Dunajom a ich úroveň je závislá od prietoku v povrchovom toku. Chemické zloženie týchto vôd je v prírodne nenarušených podmienkach len vo veľmi obmedzenej miere formované mineralizačnými procesmi v horninovom prostredí a nesie svoje základné črty už s infiltrujúcimi podzemnými vodami. Po infiltrácii dunajských vôd do štrkopiesčitých náplavov začínajú prebiehať na jednej strane mineralizačné procesy (hlavne hydrolytický rozklad silikátov a rozpúšťanie karbonátov) a na druhej strane demineralizačné procesy (sorpcia, degradácia organických látok, denitrifikácia dusičnanov a pod.).

Pramene a pramenné oblasti

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

Termálne a minerálne vody

V oblasti Podunajskej panvy sú minerálne a termálne vody viazané na podložné neogénne súvrstvie v hĺbkach okolo 800-1300m, pričom v záujmovom území sa prirodzené vývery termálnych a minerálnych vôd z dôvodu ich výskytu v značných hĺbkach nenachádzajú. V dotknutom území sa nachádza ochranné pásmo II. stupňa a prírodných liečivých zdrojov v Čilistove. Štruktúru zdroja možno zaradiť medzi polootvorené štruktúry s prirodzenou infiltračnou a akumulačnou oblasťou a umelou výverovou oblasťou.

Vodohospodársky chránené územia

Podľa prílohy č. 1 vyhlášky MP SR č. 525/2002 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodárskych významných tokov je Dunaj a Malý Dunaj zaradený do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov. Dunajské štrkové náplavy sú významnou zásobárňou podzemných vôd a predstavujú najväčšiu akumuláciu podzemných vôd v strednej Európe. Hlavným zdrojom podzemných vôd sú infiltrované vody Dunaja, pričom najväčšie zdroje pitných vôd sú situované v príbrežnej zóne rieky. Z vyššie uvedeného je toto územie legislatívne chránené a celé patrí k významnej vodohospodárskej oblasti CHVO Žitný ostrov.

Pôdne pomery

Pôdny kryt je v sledovanom území vplyvom dlhodobých antropogénnych aktivít v pestrej eróznno-akumulačnej krajine veľmi rôznorodý. Z pôdných typov sú tu zastúpené prevažne pôdy hydromorfného charakteru, sčasti semiterestické a na starých agradačných valoch, kde sa vplyv podzemnej vody na pôdotvorné procesy zanikol, sú vyvinuté pôdy terestrického charakteru. Celkovo dominujú fluvizeme typické, ľahšie na fluviálnych sedimentoch, ktoré sú v časti medzi Podunajskými Biskupicami, Rovinkou a Dunajskou Lužnou využívané ako úrodné poľnohospodárske pôdy. Pomerne značná časť fluvizemí sa nachádza pozdĺž toku Dunaja pod zvyškami lužných lesov. Menšie enklávy čiernych typických karbonátových, ako aj ich glejových foriem sa nachádza v lokálnych celkoch pozdĺž tokov Dunaja a Malého Dunaja. V depresných polohách nivy Dunaja a pod lesnými lužnými porastmi sa nachádzajú glejové subtypy uvedených pôdných typov a gleje typické. Na starších agradačných valoch, bez vplyvu hladiny podzemnej vody, sú vyvinuté černozeme. Sú lokalizované v oblasti južne od Rovinky a Dunajskej Lužnej, ktoré sú intenzívne poľnohospodársky využívané.

V predmetnom území sú zastúpené nasledovné pôdne typy:

- černozeme karbonátové
- fluvizeme karbonátové
- fluvizeme karbonátové „černozemné“

Okrem týchto prirodzene sa vyskytujúcich pôd v sledovanom území sú tu aj typy človekom podmienené resp. vytvorené:

- antrozeme – antropogénne pôdy v okolí štrkovísk, stavenísk, v areáloch závodov a pod.
- kultizeme – predstavujú osobitnú skupinu pôd (pôvodne černozemí) pod sadmi, ktoré sú vo vrchných horizontoch pretvorené ľudskou činnosťou.

Flóra a fauna - kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika, charakteristika biotopov

Flóra

Z fytogeografického hľadiska vegetácia dotknutého územia patrí do oblasti panónskej flóry, obvodu eupanónskej xerotermenej flóry, územného celku Podunajská nížina, pričom na hodnotenom území sa nachádzajú nasledovné jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie:

Vŕbovo-topoľové lužné lesy – sa vyskytujú na najnižších lokalitách s vysoko položenou hladinou podzemnej vody. Povrchové záplavy sa periodicky objavujú v jarných mesiacoch. I po poklese inundačných vôd je hladina podzemnej vody vysoko. V pôvodných spoloč enstvách prevláda vŕba biela, vŕba krehká. K nim na relatívne suchších miestach pristupoval topoľ biely, topoľ čierny a topoľ sivý. Z krovín tu býva hojnejšie zastúpený svíb krvavý, baza čierna a pod. Bylinný podrast je na počet druhov chudobný. Zvyčajne dominuje jeden druh napr. žihľava dvojdomá, ostružina ožinová, chraстnica trstovitá a iné.

Dubovo lužné jaseňiny (prechodné lužné lesy) – ide o ekosystém charakteristický hojnosťou pôdnej vlhky. V pôvodných porastoch mal dominantné postavenie dub letný s prímiesou jaseňa resp. brest hrabolitý s jaseňom a dubom, primiešané boli topole. Krovitá etáž je tvorená hlavne bazou čiernou, svíbom krvavým a i. V súčasnosti na mnohých lokalitách prevládajú porasty topoľa. Jaseňovo-brestovo-dubové lesy – lesné ekosystémy naviazané na suchšie polohy dunajskej nivy, na mladšie i staršie agradačné valy a terasy. Sú to typické tvrdé lužné lesy. Základným rastlinným spoločenstvom sú brestové dúbravy, ktoré nie sú už viazané na podzemnú vodu. V stromovom poschodí prevláda jaseň úzkolistý panónsky, jaseň štíhly, brest hrabolitý, brest väz a dub letný. V bylinnom podraste prevládajú

kozonoha kostcová, ostružina, žihľava dvojdomá. Lesné porasty majú v podstatnej časti charakter monokultúr rôznych drevín. Zastúpené sú najmä jaseň americký, zriedka i jaseň štíhly, šľachtený topol, agát biely, breza previsnutá i pajaseň žliazkatý. Krajiniská vegetácia má charakter rozptýlenej vegetácie v rámci poľnohospodárskej krajiny – remízky, háje, vetrolamy, sprievodná vegetácia pozdĺž komunikácii a pod. Trvalé trávnaté porasty predstavujú lúky a pasienky, lokalizované na okrajoch ramien a v terénnych depresiách.

Fauna

Pestré prírodné podmienky v trase rýchlostnej cesty (lužné lesy, vodné plochy, agroceenózy) s dostatkom potravy poskytujú vhodné podmienky pre mnohé druhy stredoeurópskych listnatých lesov, vodné, močiarne a lúčne druhy, ako aj druhy, ktoré obývajú prevažne poľnohospodársky využívanú krajinu.

Z hľadiska poľovného využitia prechádza rýchlostná cesta revírmí viacerých poľovných združení – PZ Dunaj, PZ Podunajské Biskupice a PZ Dunajská Lužná a Kalinkovo. Revír PZ Dunaj, ktorý zaberá prevažne celý súvislý lesný komplex Biskupických luhov je revír v „srnčej oblasti s bonitovanou jeleňou zverou, srnčou a diviачou zverou a malou úžitkovou zverou (bažant, zajac, kačica divá, hus divá)“. Príslahlé revíry na poľnohospodárskych pozemkoch sú revíry so srnčou a malou úžitkovou zverou.

Vtáky

V týchto pásoch (monitorovacích plochách) bol zisťovaný výskyt a hniezdenie vtákov, pričom zahrnuté boli aj existujúce a čiastočne publikované údaje. Následne pri súhrnnom hodnotení boli rozlišované druhy hniezdiace a nehniezdiace v dotknutom území, a okrem toho aj druhy, ktoré síce nehniezdia priamo v dotknutom území, ale v jeho blízkom okolí a ich potravné teritória siahajú aj do dotknutého územia. Táto kategória bola zohľadnená o. i. aj preto, lebo prípadným zásahom do ich teritórií budú priamo dotknuté aj hniezdiace páry mimo územia.

Prehľad zistených druhov je nasledovný:

V záujmovom území bol zistený výskyt 112 druhov vtákov. Z toho 72 druhov vtákov v záujmovom území hniezdi, ďalších 8 druhov hniezdi v okolí (väčšinou lesné komplexy v okolí) a záujmové územie je súčasťou ich potravných teritórií (napr. jastrab lesný).

Charakteristika biotopov

V dotknutom území sa vyskytujú biotopy z troch formačných skupín. Biotop Ls1.2 Dubovobrestovo-jaseňové nížinné lužné lesy z formačnej skupiny Lesy – Ls, biotop Vo2 Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* z formačnej skupiny Vodné biotopy – Vo a biotop X7 Intenzívne obhospodarované polia z formačnej skupiny Ruderálne biotopy – X.

Z hľadiska ochrany prírody sú významné biotopy Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy a Vo2 Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition*, ktoré sú v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov biotopmi európskeho významu.

Chránené územia

Podstatná časť sledovaného územia sa nachádza v oblasti Podunajska, ktorá je významná z pohľadu lesných, genofondových a vodných zdrojov. Nachádzajú sa v nej zvyšky lužných lesov, na ktoré sa viažu významné genofondové zdroje flóry a fauny. Lokality chránených území sú viazané na lužné lesy vyskytujúce sa v okolí toku Dunaja.

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, ktoré je súčasne aj chránenou krajinou oblasťou, medzinárodne významným mokradňovým 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.

Územný systém ekologickej stability

Regionálny ÚSES pre Bratislavu bol spracovaný (Králik a kol., 1994) a následne prehodnotený v rámci územnoplánovacej dokumentácie Územného plánu veľkého územného celku Bratislavského kraja (Klaučo a kol., 1998) a Aktualizácie prvkov RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP 2005).

Nadregionálne biocentrá (nrBc)

– predstavuje komplex zachovalých lužných lesov na oboch brehoch Dunaja pod Bratislavou. Plocha tohto biocentra bola trvale zmenšená o cca 5000 ha lesných porastov v dôsledku výstavby vodného diela Gabčíkovo. Súčasná plocha biocentra a vysoký stupeň jeho narušenia neposkytuje podmienky na trvalé prežitie viacerých druhov, ktoré sa tu v minulosti vyskytovali (napr. jeleň, bobor, vydra, jazvec, orliak morský). Na zabezpečenie funkčnosti nadregionálneho biocentra je potrebná jeho revitalizácia a rozšírenie o chýbajúcu plochu na úkor ornej pôdy. Rozšírenie biocentra je navrhované v priestore južne od rafinérie Slovnaft smerom k Dunajským luhom (Aktualizácia prvkov RÚSES mesta Bratislavy, SAŽP 2005). RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) okrem tohto priestoru, navrhuje aj rozšírenie juhozápadnej od obcí Rovinka a Dunajská Lužná smerom k Dunaju.

Regionálne biocentrá (rBc)

- rBc Topoľové hony genofondová lokalita fauny, jadro tvorí PR Topoľové hony,
- rBc Kalinkovo – Okrúhle tvoria lesné porasty. Je to genofondová lokalita fauny a flóry, je súčasťou CHKO Dunajské Luhy.

Miestne biocentrá (mBc)

- mBc1 – miestne biocentrum v lokalite Kamenný pasienok. Tvoria ho zvyšky spoločenstva prechodného a tvrdého lužného lesa s výrazným zastúpením stromových, krovinných a bylinných jedincov tohto typu biotopu. Vysokohodnotný ekostabilizačný prvok s potrebnou legislatívnou ochranou.
- mBc2 – miestne biocentrum v lokalite Les, je to staré dunajské rameno s bohatou vegetáciou prechodného a tvrdého lužného lesa.
- mBc3 (Lučina) – miestne biocentrum v lokalite Prípor, v časti starého ramena Dunaja porastené stromovou a krovinnou vegetáciou typu tvrdého lužného lesa až teplomilnej dúbravy.
- mBc4 – skupina stromovej a krovinnnej vegetácie, súčasť regionálneho biokoridoru. Súčasnú drevinovú skladbu (topoľ, agát) treba postupne zmeniť na tvrdý luh.
- biocentrum v PHO I. vodného zdroja Podunajské Biskupice.

Biokoridory možno charakterizovať ako priestorovo prepojený súbor ekosystémov, ktorý spája biocentrá a umožňuje migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, na ktorý priestorovo nadväzujú interakčné prvky. Z hľadiska hierarchie a významnosti nachádzajú sa v sledovanom území biokoridory provinciálneho, nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu.

Provinciálny (nadregionálny) biokoridor (pBk, nrBk)

- pBk Dunaj – zahŕňa vodný tok Dunaj s príslušnými mokrad'ovými spoločenstvami a komplexmi lužných lesov vrbovo-topoľových a lužných lesov nížinných, spája významné lokality biocentrá pozdĺž Dunaja a jeho širšieho okolia. V oblasti Bratislavy je koridor dvakrát prerušený; v priestore zdrže Hrušov a v priestore samotného mesta. Je potrebné obnoviť jeho funkčnosť rozšírením nadregionálneho biocentra Bratislavské luhy.
- nrBk Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj - je nevyhnutná revitalizácia (vybudovanie) biokoridoru, zabezpečujúceho spojenie medzi Dunajskými luhmi a Malým Dunajom.

Regionálny biokoridor (rBk)

- rBk XVI - regionálny biokoridor Dunaj – Malý Dunaj

Miestne biokoridory (mBk)

- mBK – sú lokalizované zväčša na plochách existujúcej líniovej vegetácie a prepájajú regionálne a miestne biocentrá.

Obyvateľstvo

Navrhovaná činnosť je situovaná v hlavnom meste SR Bratislave, MČ Bratislava – Podunajské Biskupice, obci Rovinka, obci Dunajská Lužná. Bratislava je z hľadiska denne prítomného obyvateľstva významným centrom dochádzky jednak do zamestnania, škôl, a pod.. Je správnym, organizačným, hospodárskym a tranzitným mestom Slovenskej republiky. Je významným strediskom domáceho a zahraničného cestovného ruchu. Tento fakt spôsobuje nárast prítomného obyvateľstva až o 40% z počtu trvale bývajúceho obyvateľstva.

Z hľadiska územnosprávneho členenia Slovenska sa obce Rovinka a Dunajská Lužná nachádzajú v okrese Senec, ktorý spadá do VÚC Bratislavského kraja. Vývoj obyvateľstva obcí je charakterizovaný rôznymi vývojovými vlnami, progresívneho ale aj regresívneho charakteru. Bol ovplyvnený administratívno-politickými a spoločenskými pomermi, investičnou činnosťou v bytovej výstavbe a finančnou politikou štátu a mesta Bratislavy. Dynamizácia rozvoja suburbanizačného pásu okolia Bratislavy v poslednom období akcelerovala požiadavky na územný rozvoj obcí v tesnom kontakte s mestskou aglomeráciou a požiadavkami najmä na bývanie a podnikanie, o ovplyvnilo aj demografiu dotknutých obcí. Od polovice 90. rokov sa v Bratislave a okolí prejavujú významné zmeny v demografickom vývoji, ktoré sú odrazom aktuálnej spoločensko-ekonomickej situácie.

Kultúrno-historické hodnoty územia

Z kultúrno-historických pamiatok nachádzajúcich sa priamo v dotknutom území je potrebné uviesť pôvodnú protipovodňovú ochrannú hrádzu (zrealizovaná v období Rakúsko-Uhorska za panovania Márie Terézie) ako súčasť druhotnej protipovodňovej línie (Hornožitnoostrovská hrádza), a to od Podunajských Biskupíc smerom na Hamuliakovo. Po uvedení VD Gabčíkovo do prevádzky v r. 1992 sa stala táto hrádza nefunkčná a jej funkciu prebrala ľavostranná hrádza zdrže Hrušov. Uvedený úsek pôvodnej hrádze bol vyhlásený MK SR za chránenú kultúrnu a technickú pamiatku (rozhodnutie . MK – 954-3 z 22.9.1994).

V. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ZA PREDPOKLADU

NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Terajšia cesta I/63 už v súčasnosti nevyhovuje podľa STN 736101 ani pre minimálnu požadovanú jazdnú rýchlosť 40 km/h v celej svojej dĺžke. V prípade nerealizácie stavby okrem akceptovania škôd spôsobených časovou stratou, by bolo potrebné neodkladne riešiť nebezpečné križovatkové úseky a ďalej najmä intravilánové úseky obcí z hľadiska kapacity (rozšírenie na 4-pruh), kontaktu s chodcami a zaťaženie hlukom a exhalátmi.

Predpokladané hlukové zaťaženie obyvateľstva vibráciami sa vplyvom zvyšovania intenzity dopravy na existujúcej komunikácii bude jednoznačne znásobovať, pričom riešenie protivibračných a protihlukových opatrení je prakticky ťažko realizovateľné.

S rastúcou intenzitou dopravy na ceste I/63 bude narastať aj nehodovosť v obciach Rovinka a Dunajská Lužná, kde je intenzívny pohyb chodcov a dopravnej obsluhy, ktorá súvisí s existujúcimi prevádzkami. V čase dopravnej špičky je prakticky nemožné odbočenie doľava, resp. zaradenie sa z miestnych komunikácií, čo vyvoláva taktiež stresové situácie pre vodičov.

Cieľom navrhovanej činnosti je odklonenie dopravy mimo zastavané časti dotknutých obcí, čo by prispelo k odstráneniu nevyhovujúcich technických parametrov a zníženiu negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie v dotknutom území.

VI. DODRŽIAVANIE SÚLADU ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Koncepčne je navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná, ako súčasť R7 v úseku Bratislava – Nové Zámky - 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.

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.

VII. IDENTIFIKÁCIA PRAVDEPODOBNÝCH VPLYVOV

Navrhovaná stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. V trase navrhovanej rýchlostnej cesty sa nenachádzajú územia, ktoré vyžadujú osobitnú ochranu v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Najzávažnejšie vplyvy činnosti na zložky životného prostredia a opatrenia na ich zníženie resp. elimináciu

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Dotknuté územie má rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi. Navrhované zmeny nebudú mať vplyv na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

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 (CO₂, H₂O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhľovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhľovodíky, 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 prejavujú počas výstavby, aj počas prevádzky.

Navrhované zmeny predmetných objektov nebudú mať vplyv na nárast produkcie exhalátov.

Vplyvy hluku

Nepriaznivý vplyv hluku sa môže prejaviť pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit. 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. Navrhované protihlukové steny majú za cieľ v dostatočnej miere chrániť obyvateľov a prispieť k dodržaniu prípustných hodnôt v medziach zákona.

Navrhované zmeny nebudú mať vplyv na zvýšenie hlukovej záťaže počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty R7.

Hodnotenie zdravotných rizík

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.

Pre miestne obyvateľstvo sa však môžu zdravotné riziká prejaviť najmä počas výstavby. Tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

Predmetné zmeny nebudú predstavovať zdravotné riziká pre obyvateľstvo.

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 nielen 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 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 vodami stekajúcimi z povrchu vozovky (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečisťujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy).

Navrhované zmeny predmetných objektov nebudú mať vplyv na režim a kvalitu vôd.

Vplyvy na pôdu

Hlavným negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti je trvalý a dočasný záber pôdy, ktorý má priamy dopad na poľnohospodársku výrobu.

Podľa Pedologického prieskumu (PEDOCONSULT, 2012) sa na celej trase stavby nachádzajú pôdy jediného pôdneho typu - fluvizem, reprezentované jediným subtypom - fluvizem typická. Podľa zatriedenia poľnohospodárskych pôd do BPEJ patrí väčšina trasy do prvých 4 skupín kvality medzi najkvalitnejšie pôdy osobitne chránené zákonom. 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 ornicou.

Navrhované zmeny si nevyžadujú zväčšenie záberov pozemkov.

Vplyv na flóru, faunu a ich biotopy

Okrem vplyvov počas prevádzky rýchlostnej cesty 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 potravné biotopy, úkryty a pod.

Na zmiernenie negatívnych vplyvov na faunu budú realizované zmierňujúce opatrenia ako oplatenie rýchlostnej cesty a výstavba ekoduktov – prechody pre živočíchy cez rýchlostnú cestu.

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.

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 284 ks stromov a 405 m² kríkov. Súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom bol vydaný na 348 ks stromov a 2568 m² kríkových porastov.

Navrhovaná zmena sa nepremietne do zvýšených nárokov na výruby drevín a nebude predstavovať zvýšené riziko vo vzťahu k faune.

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

Ovplyvnenie 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 územia.

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 morský (*Haliaeetus albicilla*).

Vplyv na Územie európskeho významu Biskupické luhy

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

Navrhované zmeny predmetných objektov nebudú mať vplyv na chránené územia národnej siete a územia Natura 2000.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná 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.

Navrhované zmeny nebudú mať vplyv na územný systém ekologickej stability.

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 rýchlostnej cesty (intenzívna prašnosť predovšetkým počas výstavby).

Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyslové areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby aj prevádzky. Najvýznamnejším zámerom v území je výstavba a prevádzka diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever, ktorá bude v spolupôsobení s rýchlostnou cestou R7 negatívne ovplyvňovať okolie stavby. V súvislosti s prevádzkou diaľnice a rýchlostnej cesty je potrebné počítať s možným kumulatívnym účinkom hluku, emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a pri závažných haváriách aj na kvalitu podzemných vôd.

Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber cenných biotopov spolu s výrazným nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typov stavieb.

Kumulatívny vplyv bude predstavovať aj požiadavky na zdroje násypového materiálu, ktoré sa ťažia v blízkosti navrhovanej zmeny (Ketelec, Košariská a iné.) Vyťažené priestory budú v budúcnosti rekultivované.

Súčasný negatívny účinok 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 významne 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.

VIII. NÁHRADNÉ A ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Náhradné a zmierňujúce opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

v socioekonomickej sfére

Počas výstavby rýchlostnej cesty sa predpokladá úzka spolupráca investora, dodávateľa stavby a dotknutých obcí s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo dotknutého územia. Bude potrebné riešiť zabezpečenie súhlasu na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení intravilánom obcí a stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov. Na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.), ako aj bezpečnosti a zmiernenia negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydí v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.).

Návrh zmierňujúcich opatrení zmeny navrhovanej činnosti

Zhotoviteľ stavby má zavedený systém environmentálneho manažérstva podľa normy ISO 14001. Jeho súčasťou je „Plán manažmentu životného prostredia“, ktorý stanovuje zásady ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia. Hlavné zásady ochrany životného prostredia možno zhrnúť nasledovne.

Opatrenia na obmedzenie prašnosti počas výstavby

- prístupové cesty budú konštrukčne riešené ako spevnené
- vynášanie blata a prachu z nespevnených plôch na spevnené bude minimalizované čistením kolies
- prístupové cesty budú pravidelne zbavované prachu oplachom alebo zametáním
- rýchlosť vozidiel na prístupových cestách bude obmedzená
- počas prepravy prašných materiálov bude prepravovaný materiál zakrytý
- nespevnené plochy s pohybom mechanizmov budú počas dlhodobo suchého a veterného počasia udržiavané vlhké

Opatrenia na obmedzenie hluku počas výstavby

- všetky vozidlá a mechanické agregáty musia byť vybavené účinnými tlmičmi výfukov a musia byť udržiavané v dobrom a spôsobilom prevádzkovom stave a prevádzkované tak, aby minimalizovali emisie hluku;
- stroje, ktoré sú používané iba občasne, musia byť vypnuté v čase medzi jednotlivými použitiami alebo ich výkon znížený na minimum. Motory nákladných áut budú vypnuté, keď vozidlá nebudú v pohybe;
- kompresory a generátory musia byť vybavené utesnenými akustickými krytmi, ktoré musia byť zatvorené vždy, keď sú zariadenia v prevádzke;
- všetky pomocné pneumatické kladivá budú vybavené tlmičmi podľa odporúčania výrobcu;
- šírenie hluku od týchto zariadení bude možné obmedziť aj použitím dočasných protihlukových bariér. Bariéry je potrebné umiestniť čo najbližšie k zariadeniu.

Opatrenia na ochranu vôd

Stavebné práce sa budú vykonávať, aby nedochádzalo k znečisťovaniu povrchovej a podzemnej vody a iným nepriaznivým vplyvom. Práce sa uskutočnia v súlade s príslušnými požiadavkami právnych predpisov a najlepšimi postupmi.

- pri zaobchádzaní s nebezpečnými látkami budú dodržané požiadavky vodného zákona a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z.

- skladovanie nebezpečných materiálov a odpadu bude možné len na spevnených plochách v stavebných dvoroch. To isté platí pre parkovanie nákladných vozidiel a mobilných mechanizmov
- všetky sklady motorových palív a iných chemikálií musia byť umiestnené mimo vodných tokov a mali by byť vybavené vhodnou záchytnou nádržou podľa požiadaviek STN 92 0800 (objem 100 % najväčšej nádoby). To platí aj pre všetky dočasné sklady paliva.
- palivové nádrže musia byť dvojplášťové, musia byť umiestnené nad zemou na spevnenom nepriepustnom povrchu. Plocha pre tankovanie musí byť chránená proti dažďu.
- tankovanie a mazanie mechanizmov sa uskutoční nad záchytnou vaňou alebo na nepriepustnom povrchu, ktorý zabezpečuje ochranu podzemných vôd a vodných tokov. Vozidlá počas tankovania nesmú byť ponechané bez dozoru.
- na všetkých čerpacích staniciach a na všetkých plochách s významným rizikom úniku látky bude umiestnená súprava na likvidáciu havárie.
- je dôležité venovať vážnu starostlivosť všetkým prácam s betónom a cementom. Vhodné opatrenia budú realizované pri oplachovaní vozidiel dopravujúcich hotovú betónovú zmes, aby oplachovacia voda neodtekala do vodného toku.
- prístup na stavbu budú mať len stavebné mechanizmy a vozidlá bez únikov oleja/paliva;
- údržba vozidiel sa bude vykonávať mimo staveniska, na spevnených plochách.
- pod odstavenými vozidlami budú umiestnené záchytné vane;
- bude navrhnuté účinné čistenie vozidiel a strojných zariadení s čistením a recyklovaním odpadovej vody;
- umývanie vozidiel a zariadení sa uskutoční iba na určených plochách a budú vykonané opatrenia, aby znečistená oplachovacia voda neodtekala do vodných tokov;
- vozidlá sa budú čistiť na výjazde zo stavby na spevnenom nepriepustnom povrchu so zachytávaním znečistenej vody a jej bezpečnou úpravou;
- všetky betonárky, výrobné asfaltovej zmesi, parkovacie plochy, umývacie stanice a iné zariadenia s potenciálom ohroziť kvalitu vody sa budú odvodňovať cez sedimentačné nádrže a odlučovače ropných látok;
- odpadová voda zo sociálnych zariadení sa musí čistiť. Môže sa vyčistiť vo vlastnej čistiarni odpadových vôd pred vypustením do povrchovej vody alebo podzemnej vody alebo sa bude zbierať vo vodotesnej záchytnnej nádrži a potom sa zneškodní vo vhodnej čistiarni odpadových vôd.
- pokiaľ to bude prakticky možné, v zariadeniach, ktoré budú pracovať v a nad vodnými tokmi sa budú používať len biologicky rozložiteľné hydraulické oleje;
- cesty sa budú pravidelne čistiť a udržiavať bez blata, aby kal, olej alebo iné materiály nevnikli do vodného toku;
- vybagrovaný materiál a iné materiály sa budú kontrolovať, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok, a to vhodnou manipuláciou a voľbou miest skladovania materiálov. Práce sa budú vykonávať podľa „Plánu nakladania s kontaminovaným materiálom“.
- postupy nakladania a prepravy pohonných hmôt a iných nebezpečných materiálov musia spĺňať minimálne požiadavky stanovené predpismi ADR (Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po ceste).
- pred prepravou nebezpečných materiálov, treba pripraviť príslušné expedičné a prepravné doklady. Prepravu nebezpečných materiálov musí zabezpečiť firma so zameraním na dopravu nebezpečných materiálov v súlade s predpismi ADR.
- cisterny prepravujúce pohonné hmoty musia na stavbe jazdiť len po schválených prístupových cestách. Na prepravu potrebných množstiev nebezpečných materiálov do konkrétneho miesta sa na stavbe musia používať menšie nádoby

- vplyv výstavby na povrchové a podzemné vody bude monitorovaný v zmysle schváleného projektu monitoringu.

Opatrenia na ochranu bioty

Opatrenia na minimalizáciu vplyvov na biotu boli implementované samotným návrhom trasovania rýchlostnej cesty a jej objektov. Pri výstavbe budú dodržané nasledovné hlavné zásady:

- pri výrube drevín budú rešpektované požiadavky rozhodnutí príslušných orgánov a požiadavky relevantných právnych predpisov
- za výrub nelesnej vegetácie sa uskutoční náhradná výsadba v zmysle rozhodnutí orgánov ochrany prírody. Rozsah a technologický postup náhradnej výsadby a druhové zloženie drevín špecifikujú stavebné objekty „Vegetačné úpravy“.
- počas výstavby bude na plochách trvalých a dočasných záberov a v ich tesnom okolí sledovaný výskyt inváznych druhov rastlín a keď sa zistí ich prítomnosť, budú odstránené v súlade s požiadavkami zákona o ochrane prírody a krajiny a vykonávacej vyhlášky
- v priebehu výstavby budú realizované vhodné zmierňovacie opatrenia (vrátane vytvárania nárazníkových zón) na ochranu každého zisteného významného biotopu/fauny.
- pri výstavbe bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením.
- v prípadoch, kedy bude identifikované riziko poškodenia vzácných biotopov stavebnou činnosťou v okolí stavby, bude príslušná plocha chránená vhodným oplotením.

IX. POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA

Stavba rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná bola v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov posudzovaná v závere roka 2008 a záverečné stanovisko MŽP SR bolo vydané dňa 9.5.2009. Vybraný variant R7 musel v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou.

Oproti predchádzajúcej dokumentácii pre stavebné povolenie nastali v DSP nasledovné zmeny:

Zmeny v objektoch úprav ciest

152 Úprava cesty I/63 (po skončení výstavby)

153 Úprava ciest III. triedy (po skončení výstavby)

Zmeny v objektoch oplotenia

301 Oplotenie rýchlostnej cesty R7

302 Oplotenie bývalej skládky odpadu v km 7,825 R7

303 Oplotenie areálu Danubius Fruct, s.r.o. pri ceste I/63

Zmeny v objektoch zábran proti vtákom

261 Zábrany proti vtákom

Zmeny v objektoch elektrických vedení VN, NN a VO

610 Prípojka VN pre VO v km -0,100 R7

611 Kiosková trafostanica TS4 v km 6,930 D4

614 Prípojka VN pre ISRC v km 6,500 R7

615 Stožiarová trafostanica pre ISRC v km 6,500 R7

616 Prípojka VN pre VO v km 8,200 R7

617 Stožiarová trafostanica pre VO v km 8,200 R7

620 Prípojka NN pre VO v km 0,175 R7

622 Prípojka NN pre ISRC v km 6,500 R7

623 Prípojka NN pre VO v km 8,200 v križovatke Dunajská Lužná

640 Verejné osvetlenie R7 v km 0,000 v križovatke Ketelec

641 Verejné osvetlenie R7 v km 7,950 v križovatke Dunajská Lužná

Zmeny v objektoch informačného systému rýchlostnej cesty R7

791-01 Informačný systém R7 – stavebná časť

791-02 Informačný systém R7 – technologická časť

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Všetky zmeny sú technického charakteru a nepredstavujú vplyvy, ktoré by ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov. Zmeny si nevyžadujú nové zábery pôdy, ďalšie výrubu drevín ani zásahy do chránených biotopov a sú umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany. **Navrhovaná zmena v porovnaní s pôvodným technickým riešením je z pohľadu identifikovaných vplyvov porovnateľná.**

V Bratislave, máj 2017

Vypracoval: Ing. Ján Longa