

## **Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda**

### **Z Á V E R E Ć N É   S T A N O V I S K O**

(Číslo: 3951/12 – 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z.  
o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

#### **I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

##### **1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

##### **2. Identifikačné číslo**

35 919 001

##### **3. Sídlo**

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

#### **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE**

##### **1. Názov**

Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda

##### **2. Účel**

Účelom realizácie navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R7 je nájsť vhodné vedenie nového koridoru cesty medzinárodného významu v predmetnom území, ktorý bude kapacitne vyhovujúci najmä pre tranzitnú dopravu, technicky a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

##### **3. Užívateľ**

Motoristická verejnosť.

##### **4. Umiestnenie (katastrálne územie)**

Kraj:	Trnavský
Územný obvod:	Dunajská Streda
Obec (katastrálne územie):	Holice (Beketfa, Kostolná Gala), Lúč na Ostrove (Veľká Lúč), Vieska, Kráľovičove Kračany (Jastrabie Kračany, Lesné Kračany, Etreho Kračany), Kostolné Kračany (Kynceľove Kračany, Moravské Kračany, Pinkove Kračany, Amadeho Kračany), Dunajská Streda (Mliečany, Malé Blahovo), Povoda (Lidér Tejed, Pódafa), Kútniky (Heďbeneéte, Tóbóréte), Veľké Blahovo, Vydrany, Malé Dvorníky, Veľké Dvorníky

##### **5. Termín začatia činnosti**

Navrhovaný termín začatia výstavby:	rok 2015
Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky:	rok 2017
Predpokladaná doba skončenia prevádzky:	nie je stanovená

##### **6. Stručný opis technického a technologického riešenia**

Rýchlostná cesta R7 v úseku Holice - Dunajská Streda bola komplexne riešená v Technickej štúdii „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Lučenec“ spracovanej v 10/2005 spoločnosťou Dopravoprojekt a.s. Bratislava, v ktorej bol predmetný úsek R7 navrhovaný v troch základných variantoch A=B (modrý+červený) bez preložky cesty I/63, variant A1 modrý v kombinácii s preložkou cesty I/63 vo dvoch alternatívach I. a II. a variant E fialový.

Všetky navrhované varianty z Technickej štúdie boli definované pre vypracovanie Zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ktorý spracovala spoločnosť Dopravoprojekt, a.s., Bratislava v 03/2009. Po pripomienkovaní dokumentácie Zámeru boli MŽP SR v „Rozsahu hodnotenia“ zo dňa 8.7. 2009 určené okrem nulového variantu pre ďalšie posudzovanie rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice - Dunajská Streda nasledovné varianty:

- Variant A1 alternatíva II - modrý
- Variant E - fialový
- Variant A=B - červený

Počas spracovania Správy o hodnotení boli v rámci riešenia variantu A1 alt. II modrý navrhnuté aj nové trasovania preložky cesty I/63, ktoré sú v hodnotiacej dokumentácii uvedené ako subvariant 1, 2 a 3.

### **Technické a technologické riešenie**

Začiatok úsekov posudzovaných variantov nadväzuje na predchádzajúci úsek R7 Dunajská Lužná – Holice severne od obce Holice v navrhovanej mimoúrovňovej križovatke (MÚK) Holice.

Koniec úseku posudzovaných variantov A1 alt. II a A=B je v MÚK Kútники juhovýchodne od mesta Dunajská Streda a koniec úseku posudzovaného variantu E je v MÚK Veľké Dvorníky severovýchodne od mesta Dunajská Streda, pričom rýchlostná cesta R7 v uvedených mimoúrovňových križovatkách pokračuje smerom na východ nasledujúcim úsekom R7 Dunajská Streda – Nové Zámky.

Pre predchádzajúci úsek R7 Dunajská Lužná – Holice bolo vydané záverečné stanovisko, v ktorom Ministerstvo životného prostredia SR odporučilo variant A modrý, alebo kombináciu variantu A modrého a E fialového, kde po cca 10 km variantu A modrého bude R7 pokračovať vo variante E fialovom. V súčasnosti sa začala spracovávať dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR).

Pre nasledujúci úsek R7 Dunajská Streda – Nové Zámky bola vypracovaná správa o hodnotení, v súčasnosti sa spracováva odborný posudok.

#### ***Popis variantu A1 alternatíva II - modrý***

Začiatok variantu A1 alt. II je v MÚK Holice a ďalej je trasa vedená v polohe cesty I/63 južným obchvatom mesta Dunajská Streda. Teleso cesty I/63 sa v tomto úseku využíva pre výstavbu R7, pričom sa uvažuje s jej rozšírením na plný profil rýchlostnej cesty. Koniec úseku R7 Holice - Dunajská Streda je v mieste križovatky (MÚK Kútники) s cestou I/63 pri obci Kútники. V tomto variante sú navrhnuté mimoúrovňové križovatky: Dunajská Streda, Mliečany, Kútники. Spolu s rýchlostnou cestou R7 je navrhovaná aj variantne nová súbežná cesta I. triedy, ktorá nahradí zabratú cestu I/63. Celková dĺžka trasy variantu A1 alt. II je 14,118 km.

Trasovanie preložky cesty I/63 je riešené variantne, keďže bolo potrebné rešpektovať územné podmienky - Priemyselný park „Žitný ostrov“ v katastri obce Kostolné Kračany. Preložka cesty I/63 je navrhnutá v týchto variantoch:

Subvariant 1 bledomodrý – severne od obce Holice sa preložka odpája z cesty I/63 do novej trasy vedenej súbežne s R7 (vpravo). V km 5,429, kde je smerovo odklonená do súčasného nadjazdu do Dunajskej Stredy (cesta III/06361) a s križovaním R7. Ďalej je vedená opäť v súbehu s rýchlostnou cestou R7 (vľavo). Subvariant končí v úrovňovej križovatke so súčasnou cestou II/572 západne od obce Kútники (k.ú. Heďbenečte). Celková dĺžka subvariantu je 13,600 km.

V km 9,150 navrhovaného subvariantu sa v blízkosti cesty I/63 nachádzajú stĺpy 110 kV elektrického vzdušného vedenia. Vo vyššom stupni projektovej dokumentácie bude potrebné pri návrhu optimálnej trasy rýchlostnej cesty a trasy preložky cesty I/63 rešpektovať ochranné pásmo vzdušného elektrického vedenia - 20 m a v prípade potreby trasu v predmetnom úseku viesť mimo súčasnej polohy cesty I/63.

Subvariant 2 tmavočervený – severne od obce Holice sa preložka odpája z cesty I/63 do novej trasy vedenej približne v celom úseku súbežne s R7 (vpravo). Koniec úseku je vedený v polohe existujúcej Povodskej cesty na východnej hranici k.ú Dunajská Streda, križuje R7 a napája sa úrovňovou križovatkou na cestu II/572. Celková dĺžka subvariantu je 13,563 km.

Samotná preložka cesty I/63 v subvariante 2, v staničení km 6,63 až 8,12 prechádza v tesnej blízkosti priemyselného areálu „Žitný ostrov“, kde v rámci potreby napojenia preložky cesty I/63 na cestu III/5065 je aj naďalej kolízia s priemyselným parkom (kolízia s vedeniami technickej infraštruktúry a plánovaným areálom firmy Banner Baterie SR, s.r.o.). Vo vyššom stupni projektovej dokumentácie bude potrebné pri návrhu optimálnej trasy rýchlostnej cesty a trasy preložky cesty I/63 v predmetnom úseku viesť mimo súčasnej polohy cesty I/63 (odklon trasy cca o 20 až 50 m).

Subvariant 3 tehlový - severne od obce Holice sa preložka odpája z cesty I/63 do novej trasy vedenej súbežne s R7 (vpravo). V km 4,7 je smerovo odklonená na južný obchvat Priemyselného parku „Žitný ostrov“ a v km 9,0 pripája na subvariant 2. Celková dĺžka subvariantu je 13,687 km.

Riešenie všetkých navrhovaných subvariantov zohľadňuje križovanie existujúcich ciest II. a III. triedy, ktoré budú napojené na preložku I/63 úrovňovými stykovými križovatkami.

#### ***Popis variantu E - fialový***

Rýchlostná cesta R7 začína v mimoúrovňovej križovatke pri obci Holice. Pokračuje východným smerom súbežne s cestou I/63 vo vzdialenosti cca 200-250 m. Vedená je južne od obce Vieska a Jastrabie Kračany, mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 131 Bratislava - Komárno a cestu II/572, ďalej pokračuje severným obchvatom mesta Dunajská Streda, obce Malé Dvorníky a končí v MÚK s cestou II/507 severne od obce Veľké Dvorníky. V tomto variante sú navrhnuté mimoúrovňové križovatky: Jastrabie Kračany, Dunajská Streda, Veľké Dvorníky.

Rýchlostná cesta R7 vo variante E nezasahuje cestu I/63 a nevyžaduje si jej preložku.

#### ***Popis variantu A=B - červený***

Ide o nový variant, ktorý bol určený v rozsahu hodnotenia MŽP SR na základe pripomienok dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy. Tento variant preskúmava v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Dunajská Streda širší koridor v južnom smere. Celková dĺžka trasy variantu A=B je 14,155 km.

Variant A=B má začiatok úseku a taktiež koniec úseku zhodný s variantom A1 alt. II. Odklon trasy na juhovýchod je v km 23,608 variantu A1 alt. II. Samotná trasa je následne vedená južným obchvatom obcí Kráľovičove Kračany a Kostolné Kračany. Ďalej trasa severne od miestnej časti Dunajská Streda - Mliečany mimoúrovňovo križuje cestu II/507 a v km 34,621 sa napája na variant A1 alt. II. Dĺžka samotnej trasy variantu A=B je 11,05 km. V tomto variante sú navrhnuté mimoúrovňové križovatky: Mliečany a Kútники.

Rýchlostná cesta R7 vo variante A=B si vyžiada vybudovanie preložky cesty I/63 o celkovej dĺžke 5,8 km.

Základné údaje rýchlostnej cesty uvádza nasledujúca tabuľka a sú doplnené z Technickej štúdie „R7 Bratislava - Lučenec, úsek Holice - Dunajská Streda“, (DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 10/2005; doplnok Variant A1, A2 06/2006).

P.č.	Ukazovateľ		m.j.	Variant				
				A1 alt. II			E	A=B
				subvariant 1	subvariant 2	subvariant 3		
1.	Celková dĺžka trasy R7		km	14,118	14,118	14,118	14,317	14,155
2.	Dĺžka preložky cesta I/63		km	13,600	13,563	13,687	-	5,800
3.	Počet križovatkových uzlov		ks	3	3	3	3	2
4.	Výkopy		m <sup>3</sup>	76 792,2	76 710,4	76 984,6	9 991,0	24 478,3
5.	Násypy		m <sup>3</sup>	588 044,3	587 364,5	589 642,8	461 859,0	484 734,3
6.	Mosty	počet	ks	7	7	7	9	13
		dĺžka	m	482	482	482	591	863
7.	Asanácia objektov		ks	0	0	0	1	0
8.	Orientačné zábery poľnohospod. pôdy		ha	53,017	46,854	53,219	68,307	50,804
9.	Orientačné zábery pôdy lesné pozemky		ha	1,003	1,349	1,535	1,262	0,352
10.	Protihlukové opatrenia (protihlukové steny)		m	4 300	4 800	6 000	5 700	8 000
11.	Dĺžka preložiek inž. sietí		km	11 870	15 865	12 905	1 170	6 365
12.	Dĺžka úprav ciest II. tr.		m	-	-	-	730	-
13.	Dĺžka úprav ciest ostatných		m	4 540	4 796	5 490	4 440	3 800

Posudzované varianty rýchlostnej cesty R7 sú navrhnuté v šírkovom usporiadaní R 24,5/120, čomu zodpovedá aj celé technické riešenie. Preložka cesty I/63 v jednotlivých subvariantoch je navrhnutá v kategórii C 9,5/60.

### **Základné údaje o križovatkách**

#### *Križovatka Holice*

Mimoúrovňová križovatka „Holice“ je riešená ako deltovitá križovatka s umiestnením na začiatku posudzovaného úseku v km 22,312 pri variantoch A1 alt. II, resp. A=B a v km 23,879 pri variante E. Navrhovaná križovatka bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na existujúcu cestu I/63 severne od obce Holice. Vo variante A1 alt. II a A=B je mimoúrovňová križovatka navrhnutá trúbkovitá, vo variante E osmičkovitá.

#### *Križovatka Jastrabie Kračany*

Mimoúrovňová križovatka je navrhnutá vo variante E (fialový) v km 28,188 s miestnou komunikáciou a cestou I/63. Navrhovanou križovatkou bude zabezpečené pripojenie na R7 len v smere do Bratislavy.

#### *Križovatka Dunajská Streda*

Ide o križovátku umiestnenú v trase modrého variantu A1 alt. II (km 29,282), resp. fialového variantu E (km 29,800). Vo variante A1 alt. II tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v danom území a je navrhnutá ako osmičkovitá s pripojením na cestu III/06325 a na preložku cesty I/63. Vo variante E (fialový) je križovatka riešená s prepojením na cestu III/06361 a cestu III/06327 len v smere z R7 od Nových Zámkov.

#### *Križovatka Veľké Dvorníky*

Navrhovaná mimoúrovňová križovatka je umiestnená na konci úseku variantu E (km 38,196), kde bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na existujúcu cestu II/507 severne od obce Veľké Dvorníky. Mimoúrovňová križovatka „Veľké Dvorníky“ je riešená ako deltovitá.

#### *Križovatka Mliečany*

Ide o križovátku umiestnenú v trase modrého variantu A1 alt. II (km 33,372), resp. červeného variantu A=B (km 33,338). Navrhovaná križovatka bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na

cestu II/507. V prípade variantu A=B je mimoúrovňová križovatka riešená ako osmičkovitá križovatka s napojením na všetky smery.

Vo variante A1 alt. II. (subvariant 2 a 3), je oproti variantu A=B cesta II/507 napojená na R7 v MÚK „Mliečany“ len jednostranne od mesta Dunajská Streda (neúplná osmičkovitá), z dôvodu potreby napojenia preložky cesty I/63 na cestu II/507, v tesnej blízkosti tejto križovatky. V kombinácii variantu A1 alt. II so subvariantom 1 je taktiež križovatka riešená s napojením na všetky smery.

#### *Križovatka Kútniky*

Ide o križovatku umiestnenú na konci úseku v trase modrého variantu A1 alt. II, resp. červeného variantu A=B. Tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v danom území a je navrhnutá ako osmičkovitá s pripojením na cestu I/63.

#### **Základné údaje o mostoch**

##### *Variant A1 alt. II (modrý)*

- Most nad R7 v km 22,312 na vetve križovatky „Holice“,
- Most nad R7 v km 23,087 na ceste III/06323,
- Most nad R7 v km 26,403 na ceste III/57211,
- Most nad R7 v km 27,692 na poľnej ceste,
- Most nad R7 v km 31,074 na ceste č. III/5065.
- Most nad R7 v km 35,168 na ceste č. III/06328,
- Most na R7 v km 36,369 nad cestou I/63.

##### *Variant E (fialový)*

- Most nad R7 v km 26,932 na ceste III/57211,
- Most nad R7 v km 28,188 na poľnej ceste,
- Most nad R7 v km 30,430 na preložke cesty III/06327,
- Most na R7 v km 31,271 nad traťou ŽSR,
- Most nad R7 v km 31,842 na ceste II/572,
- Most nad R7 v km 32,461 na ceste III/57212,
- Most nad R7 v km 34,252 na preložke poľnej cesty,
- Most nad R7 v km 36,751 na preložke poľnej cesty,
- Most nad R7 v km 38,196 na ceste II/507.

##### *Variant A=B (červený)*

Trasa variantu A=B má začiatok úseku a taktiež koniec úseku zhodný s variantom A1 alt. II. Odklon samotnej trasy je v km 23,608 variantu A1 alt. II a následne sa ňáň pripája v km 34,621. Trasa variantu A=B bude celkovo obsahovať 13 mostných objektov. Samotná trasa R7 vo variante A=B bude obsahovať 9 mostných objektov (spoločné mostné objekty s modrým variantom sú popísané vyššie):

- Most nad R7 v km 25,356 na preložke cesty I/63,
- Most nad R7 v km 26,668 na ceste III/57211,
- Most nad R7 v km 27,570 na preložke cesty III/5066.
- Most nad R7 v km 28,507 na ceste III/50610,
- Most nad R7 v km 29,744 na preložke cesty III/5071,
- Most nad R7 v km 30,277 na preložke cesty III/5065.
- Most nad R7 v km 30,662 na ceste III/5067.
- Most na R7 v km 32,652 nad poľnou cestou a Mliečanským kanálom,
- Most na vetve križovatky Mliečany v km 33,338 nad cestou II/507.

#### **Odvodnenie vozovky**

V celom úseku je navrhovaná cestná kanalizácia, ktorá je cez odlučovače ropných látok odvádzaná do príslušných recipientov (povrchové toky, vsakovanie).

### **Protihlukové opatrenia**

Lokalizácia protihlukových stien a ich dĺžka na trase navrhovanej činnosti je zobrazená v nasledovnej tabuľke:

Variant	Staničenie		Umiestnenie	Dĺžka (m)	poznámka
	od (km)	do (km)			
A1 alt II	22,700	23,500	vpravo	800	ochrana zástavby Holíc
	33,200	33,900	vľavo	700	ochrana zástavby Dunajskej Stredy
	34,500	35,500	vpravo	1000	ochrana zástavby Povody
	35,700	36,400	vpravo	700	ochrana zástavby Povody
A=B	22,700	24,600	vpravo	1900	ochrana zástavby Holíc
	27,600	28,600	vľavo	1000	ochrana zástavby, Kráľovičove Kračany
	30,200	31,000	vľavo	800	ochrana zástavby, Kostolné Kračany
	30,000	31,400	vpravo	1400	ochrana zástavby, Pinkove Kračany
	32,400	33,600	vpravo	1200	ochrana zástavby Mliečan
	34,500	35,500	vpravo	1000	ochrana zástavby Povody
	35,700	36,400	vpravo	700	ochrana zástavby Povody
E	26,500	27,300	vľavo	800	ochrana zástavby Viesky
	27,800	28,800	vľavo	1000	ochrana zástavby, Jastrabie Kračany
	30,800	31,600	vľavo	800	ochrana zástavby Veľkého Blahova
	32,200	34,500	vpravo	2300	ochrana zástavby Malého Blahova - výhľad
	32,200	33,000	vľavo	800	ochrana zástavby Malého Blahova - výhľad
S1	0,000	0,600	vpravo	600	ochrana zástavby Holíc
	5,950	6,450	vpravo	500	ochrana zástavby Lesných Kračian
S2	0,000	0,600	vpravo	600	ochrana zástavby Holíc
	5,950	6,450	vpravo	500	ochrana zástavby Lesných Kračian
	11,650	12,150	vpravo	500	ochrana zástavby Povody zemným valom
S3	0,000	0,600	vpravo	600	ochrana zástavby Holíc
	6,050	6,550	vpravo	500	ochrana zástavby, Kráľovičove Kračany
	6,900	8,100	vľavo	1200	ochrana zástavby, Kostolné Kračany
	11,650	12,150	vpravo	500	ochrana zástavby Povody zemným valom

Materiálová skladba PH clôn je predmetom riešenia príslušného stavebného objektu, pričom použitý materiál musí spĺňať nasledujúce akustické požiadavky:

- vzduchová nepriezvučnosť DLR > 24 dB, kategória B3,
- zvuková pohltivosť DLa > 8 dB, kategória A3.

### **Zemné práce**

Orientačné množstvá výkopov a násypov v m<sup>3</sup> sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Bilancia zemných prác	Variant A1			Variant E	Variant A=B
	subvar. 1	subvar. 2	subvar. 3		
Celkový objem násypov	588 044	587 364	589 642	461 859	484 734
Celkový objem výkopov	76 792	76 710	76 984	9 991	24 478
Nedostatok(-)/prebytok (+) zeminy	- 511 252	- 510 654	- 512 658	- 451 686	- 460 256

Vzhľadom na charakter a rozsah uvažovaných zemných prác je celková bilancia zemných prác nevyvážená. Z uvedeného vyplýva, že pri realizácii jednotlivých navrhovaných variantoch bude dochádzať k nedostatku násypového materiálu (cca v rozsahu 460 tis m<sup>3</sup> až 512 tis m<sup>3</sup>), a teda je

potrebné uvažovať s jeho získavaním v zemníkoch na vybraných vhodných lokalitách v okolí navrhovanej činnosti.

### ***Príprava územia a následná rekultivácia***

V rámci prípravy územia pred výstavbou rýchlostnej cesty R7 sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plochy trvalého i dočasného záberu stavby, úprava plôch pre zriadenie stavebného dvora a úprava manipulačných pásov. Pozdĺž rýchlostnej cesty R7 sa uvažuje s manipulačným pásom šírky 5 m a pri mostoch šírky 20 m. Úprava plôch pozostáva z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a následnej rekultivácie plôch dočasného záberu. Okrem technickej rekultivácie sa na týchto plochách prevedie aj biologická rekultivácia. Orná pôda, získaná pri odhumusovaní, sa vráti poľnohospodárskej výrobe na určené pozemky.

### **Rekultivácie opustených úsekov ciest**

Opustené úseky ciest budú rekultivované a získaná pôda vrátená na poľnohospodárske využívanie. Technická rekultivácia pozostáva z vybúrania jestvujúcich vozoviek, rozobratia rôznych objektov, ktoré sú súčasťou spodnej stavby ciest (napr. priepustov, spevnených priekop a pod.), odstránenia násypových telies, vyrovnanie územia a rozprestretia vrstvy humusu. Následne sa prevedie biologická rekultivácia. Uprednostňuje sa výsadba domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach, ktoré čo v najkratšom čase a minimálnej údržbe dokážu vytvoriť dostatočnú masu zelene v bezprostrednom okolí rýchlostnej cesty.

### **Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty**

V predmetnom úseku sa navrhuje vybudovanie Strediska správy a údržby ciest Holice (SSÚR), ktoré bude vo variante A1 alt. II, resp. A=B situované v k.ú. Kostolná Gala západne od obce Holice, s napojením na existujúcu miestnu komunikáciu, ktorá bude prepojená s cestou I/63 a R7 v MÚK „Holic“. Vo fialovom variante E bude SSÚR Holice situované severne nad priestorom MÚK „Holic“, s napojením na cestu III/06324. V areáli SSÚR sa počíta s plochami pre DI PZ SR, pre hasičský a záchranný zbor a plochy pre správu a údržbu NDS, celkove s plochou cca 4,5 ha.

### **Vyvolané investície**

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 v rámci jednotlivých variantov budú dotknuté viaceré vedenia inžinierskych sietí. Podľa predbežného zisťovania a vyjadrení správcov ide o vedenia silnoprúdu, slaboprúdu, vodovody, závlahy a plynovody. Súčasne bude potrebné preložiť kolidujúce časti oplotenia.

Súčasťou vyvolaných investícií budú aj úpravy vodných kanálov v trase navrhovanej investície, úpravy a spevnenia jestvujúcich komunikácií (oprava jestvujúcich komunikácií po ukončení výstavby), ako aj dočasné spevnenie prístupových ciest na stavenisko a k stavebným dvorom.

Úpravy a preložky súvisiacich produktovodov pri realizácii navrhovanej činnosti uvádza nasledujúca tabuľka:

Ukazovateľ / variant	A1 alt. II			E	A=B
	subvariant 1	subvariant 2	subvariant 3		
	dĺžka preložky (m)				
Preložky a rekonštrukcie vodovodov	325	2120	390	-	285
Preložky závlah	500	500	500	500	500
Preložky a rekonštrukcie plynovodov VTL	165	235	235	450	200
Preložky a rekonštrukcie silnoprúdových	2700	2900	3150	-	3800

vedení					
Preložky a rekonštrukcie slaboprúdových vedení	8180	10110	8630	220	1580

V súvislosti s výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k preložkám a k rekonštrukciám (úpravám) súvisiacich ciest. Ide o nasledujúce rekonštrukcie a preložky ciest:

#### *Preložka cesty I/63*

Je riešená ako nová súbežná cesta a to vo variante A1 alt. II v troch subvariantoch a vo variante A=B na začiatku a konci úseku. Preložka cesty I/63 je navrhnutá v kategórii C 9,5/60. Riešenie trasovania preložky cesty I/63 v jednotlivých variantoch R7 je uvedené v ich popise v predchádzajúcom.

#### *Rekonštrukcia cesty II/507*

Je navrhnutá vo variante E v rámci súvisiacich stavebných úprav v priestore MÚK „Veľké Dvorníky“ (kategória C 9,5/60, dĺžka 380 m). Sú to najmä rozšírenia pre odbočovacie a pripojovacie jazdné pruhy, ako aj pruhy pre odbočenie vľavo.

Výškové a smerové vedenie mimo priestor križovatky rešpektuje pôvodné parametre cesty II/507.

#### *Rekonštrukcia cesty II/572*

Je navrhnutá v rámci súvisiacich stavebných úprav v km 31,842 vo variante E (kategória C 9,5/60, dĺžka 350 m). Pôjde o rekonštrukčné práce súvisiace s navrhovaným premostením nad R7.

Výškové a smerové vedenie, mimo priestor križovatky, rešpektuje pôvodné parametre cesty II/572.

#### Preložky a rekonštrukcie ostatných ciest

Vyvolanou investíciou stavby rýchlostnej cesty R7 sú preložky, úpravy a rekonštrukcie ciest III. triedy, poľných ciest, miestnych a účelových komunikácií. Úpravy ciest III. triedy, miestnych, účelových komunikácií sú navrhnuté v kategórii C 7,5/50 a poľné cesty sú navrhnuté v kategórii P 6/40. Križovanie ciest III. triedy a vybraných poľných ciest s R7 je riešené mimoúrovňovo ponad rýchlostnú cestu.

#### Etapovitost' výstavby

S etapovitost'ou výstavby navrhovanej činnosti sa neuvažuje.

### **III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

#### **1. Vypracovanie správy o hodnotení**

Správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ (ďalej len správa o hodnotení) vypracovala spoločnosť Ekojet, s.r.o., Bratislava, podľa prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) v 11/2011. Vedúcim riešiteľského kolektívu bol Mgr. Tomáš Šembera.

Vypracovaniu správy predchádzalo hodnotenie zámeru „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ (Dopravoprojekt, a.s., Bratislava 2009), na základe ktorého MŽP SR s prihliadnutím na doručené stanoviská v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo a vydalo rozsah hodnotenia k navrhovanej činnosti podľa § 30 zákona zo dňa 8.7.2009 pod j. č. 5059/09-3.4/ml.

#### **2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení**

Navrhovateľ predložil správu podľa § 31 ods. 4 zákona Ministerstvu životného prostredia SR. Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR), po skontrolovaní náležitostí, podľa § 33 ods.1 a 2 zákona správu o hodnotení, resp. záverečné zhrnutie rozoslalo

- rezortnému orgánu,



- povolujuúcemu orgánu a dotknutým obciam,
- dotknutým orgánom a
- zainteresovanej verejnosti

s upozornením, že písomné stanovisko k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 1, 2 a 3 Zákona je potrebné doručiť na adresu - Ministerstvo životného prostredia SR, odbor environmentálneho posudzovania, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava, najneskôr do 30 dní od doručenia Správy o hodnotení, resp. záverečného zhrnutia. Správa o hodnotení bola zverejnená v zmysle § 34 zákona obvyklým spôsobom aj na internetovej stránke MŽP SR (www.enviroportal.sk).

### **3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou**

Oznámenie o prerokovaní správy o hodnotení s verejnosťou bolo v spolupráci navrhovateľa a dotknutej obce zverejnené v zmysle zákona, pričom záznamy z verejných prerokovaní sú uvedené v nasledujúcom.

Záznam z verejného prerokovania Správy o hodnotení konaného dňa 17.2.2012 vo veľkej zasadačke Mestského úradu Dunajská Streda pre mesto Dunajská Streda

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Program:

1. Otvorenie
2. Informácia o stave prípravy stavby
3. Informácia o hodnotení a vplyvov stavby na životné prostredie
4. Diskusia
5. Záver

#### *Bod 1*

Verejné prerokovanie otvorila a privítala prítomných Ing. Holásková, zástupkyňa navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava (ďalej NDS), zároveň oboznámila prítomných s programom verejného prerokovania.

#### *Bod 2*

Ing. Holásková – oboznámila prítomných o stave prípravy a navrhovanom technickom riešení rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda. Uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003 a uznesením vlády č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010) bola definovaná trasa rýchlostnej cesty v úseku Bratislava – Lučenec. Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015 a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. Súčasne informovala o stave prípravy súvisiacich úsekov rýchlostnej cesty R7.

#### *Bod 3*

Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda vypracoval Ekojet, s.r.o. Bratislava (ďalej Ekojet) a jeho zástupca Mgr. Šembera oboznámil prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane výhod a nevýhod jednotlivých variantov trás rýchlostnej cesty. Na posudzovaný a dnes verejne prerokovaný úsek rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda bola vypracovaná Technická štúdia 10/2005, v rámci ktorej boli navrhnuté a zhodnotené tri varianty rýchlostnej cesty – A (modrý), B (červený) a E (fialový) v dĺžke cca 13,1-14,3 km, kategórie R 22,5/120. Na základe technickej štúdie bol vypracovaný Zámer EIA 03/2009, ktorý posúdil a zhodnotil všetky tri varianty – modrý A=B (spoločný pre modrý A a červený B), A1 (modrý) s preložkou cesty

I/63 v dvoch alternatívach (alternatíva I, alternatíva II) a E (fialový) a na základe stanovísk k Zámeru bol Ministerstvom životného prostredia (ďalej MŽP) vydaný dňa 8.7.2009 rozsah hodnotenia, ktorý určil pre ďalšie hodnotenie v Správe EIA varianty červený (A=B) pri preskúmaní širšieho koridoru južnejšie, modrý (A1 alternatíva II) a fialový (E). Z toho dôvodu boli v Správe o hodnotení posúdené varianty modrý (A1 alternatíva II) s tromi subvariantami preložky cesty I/63 (subvariant 1, subvariant 2, subvariant 3), červený (A=B) a fialový (E). Začiatok úsekov hodnotenej činnosti a tým aj začiatok trasovania všetkých navrhnutých variantov je severne od obce Holice v mieste navrhovanej mimoúrovňovej križovatky (MÚK Holice), kde nadväzuje na predchádzajúci úsek R7 Dunajská Lužná – Holice. Koniec úsekov hodnotenej činnosti je pri variante A1 – alt. II a A=B v mieste MÚK Kútiky juhovýchodne od mesta Dunajská Streda a pri variante E v mieste MÚK Veľké Dvorníky, severovýchodne od mesta Dunajská Streda. Posudzovaný úsek rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda je navrhnutý v kategórii R 24,5/120 v celej dĺžke cca 14 km, v rámci ktorého sú navrhnuté tri mimoúrovňové križovatky v dvoch variantoch (A1 alt.II a E) a dve mimoúrovňové križovatky v červenom variante A=B. Predpokladaný termín začatia výstavby je rok 2015 a ukončenie výstavby do roku 2017.

Súčasne odprezentoval návrh multikriteriálnych hodnotení, popísal rozdiel medzi navrhovanými variantmi najmä z hľadiska dopadu stavby na jednotlivé zložky životného prostredia a zdôvodnil odporúčaný variant A1 alt. II (modrý) subvariant 1 a subvariant 2, s miernou preferenciou subvariantu 1 rýchlostnej cesty R7. Variant modrý vyšiel z hľadiska posudzovania životného prostredia ako najvýhodnejší v celej navrhovanej trase rýchlostnej cesty.

#### **Bod 4**

#### **Otázky a názory občanov, zástupcov organizácií**

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Ekojet Mgr. Šembera a Mgr. Bálint

1. Ing. Erika Szelle, Mestský úrad Dunajská Streda: Variant A1 alt. II a variant A = B nerieši najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever - juh (II/507 smer Galanta – cesta I/63). V prípade variantov A1 alt.II a A = B požadujú do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie zapracovať protihlukové steny aj zo strany mesta v katastrálnom území Mliečan a Dunajská Streda, keďže sa tam nachádza rodinná zástavba a z druhej strany rekreačný areál termálneho kúpaliska. Zároveň požadujú v prípade realizácie južných variantov (variant A1 alt. II a variant A = B), aby NDS vybudovala obchvat mesta východne od Dunajskej Stredy smerom na Galantu spojením cesty II/507. Koniec úseku by bol v úrovňovej križovatke so súčasnou cestou II/507 východne od mesta Dunajská Streda. V prípade realizácie variantu E požaduje mesto Dunajská Streda vybudovanie mimoúrovňovej križovatky pred Dunajskou Stredou (na západ od mesta). Žiadame, aby križovatka Dunajská Streda bola napojená na všetky smery.

Otázka: Prečo neboli zohľadnené pripomienky z roku 2009 zapracované do Správy o hodnotení?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS - Stanoviská a pripomienky k Zámeru boli prerokované na Ministerstve životného prostredia (ďalej MŽP), následne MŽP vydalo Rozsah hodnotenia, v ktorom určilo varianty posudzované v Správe o hodnotení, ktorý NDS musí rešpektovať a ktorého podmienky sú zapracované v Správe o hodnotení. Zašlite Vaše stanovisko na MŽP aby to bolo zdokladované a mohlo byť zahrnuté v posudku o hodnotení.

Mgr. Šembera, Ekojet: Pripomienka ku križovatke na variante E je zodpovedaná a detailne popísaná na strane 9 Správy o hodnotení. Pred Dunajskou Stredou nie je priestor na ďalšiu mimoúrovňovú križovatku. Čo sa týka protihlukových stien, návrh vychádza z hlukovej štúdie. Do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie sa môže preveriť vplyv hluku na okolitú zástavbu a následne navrhnuť opatrenia.

Ing. Holásková, NDS: Výstavba preložky cesty II/507 ako obchvatu Dunajskej Stredy nepatrí medzi vyvolané investície rýchlostnej cesty a patrí to do kompetencie VUC.

2. *JUDr. Zoltán Hájos, primátor mesta Dunajská Streda*: Variant A1 alt. II a variant A = B nerieši najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever - juh (II/507 smer Galanta – cesta I/63). Pre mesto je z hľadiska rozvoja najideálnejší variant A1, ale z hľadiska dopravného sa javí ideálnejšie variant E, pri ktorom ale treba dobudovať mimoúrovňovú križovatku v západnej časti mesta. Žiadame, aby križovatka Dunajská Streda bola napojená na všetky smery. Pán primátor poukázal na problematiku tranzitnej dopravy, konkrétne nákladnej dopravy a riziká z hľadiska bezpečnosti pre obyvateľov mesta. Zároveň požadujú v prípade realizácie južných variantov (variant A1 alt. II a variant A = B), aby NDS vybudovala obchvat mesta východne od Dunajskej Stredy smerom na Galantu spojením cesty II/507. Koniec úseku by bol v úrovňovej križovatke so súčasnou cestou II/507 východne od mesta Dunajská Streda.

Ing. Izsák, Štátna ochrana prírody: Po vybudovaní rýchlostnej cesty časť vozidiel, ktoré idú smerom na Nové Zámky už nebudú musieť ísť cez Dunajskú Stredu smerom na Galantu.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

3. *p. Teleky, mesto Dunajská Streda*: Prosím o zakreslenie chýbajúcej časti obce Jastrabie Kračany v projektovej dokumentácii chýba nová časť obce, kde sa nachádza cca 40 pozemkov. Táto časť obce sa nachádza južne od starej časti obce Jastrabie Kračany, preto úplne vylučujeme variant E. V prípade variantu A1 tiež požadujeme protihlukové opatrenia, vzhľadom na to, že nová časť obce sa nachádza v blízkosti plánovanej rýchlostnej cesty.

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet: Máme informáciu o tejto časti, nie je na ortofotomape, lebo tá zobrazuje skutočnosť z roku 2008.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

4. *p. Bognár, mesto Dunajská Streda*: Medzi Holicami a Dunajskou Stredou prečo chcete novú cestu, veď ju iba rozšírite o 15-20m, zbytočne tu ukazujete tieto varianty. Budú zbytočné zábery pôdy. Veď cesta je daná.

PaedDr. Érsek, štátny tajomník MDVRR SR – Treba sa pozerat' aj na bezpečnosť tá je prvoradá a najvyššiu bezpečnosť zabezpečujú rýchlostné cesty a diaľnice.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

5. *Tóth, starosta obce Veľké Dvorníky*: Obecné zastupiteľstvo nesúhlasí s variantom E. Po zavedení mýta sa obyvatelia obce Veľké Dvorníky krátkodobo stretli s tým problémom s čím by sa po vybudovaní trasy E stretli dlhodobo. Štátna cesta II/507 bola zničená ťažkou a hustou nákladnou dopravou, nehovoriac o popraskaní stien rodinných domov.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

6. *pplk. Ing. Ignaták, ODP PPZ*: je jedno, ktorý variant sa bude realizovať. Z hľadiska bezpečnosti je dôležité aby sa rýchlostná cesta vybudovala. Bolo by dobré, keby sa pomohlo Dunajskej Strede vybudovať obchvat, po ceste II/572 jazdí už teraz dosť dopravy mesta. Dobré by bolo aj vybudovať plnohodnotnú križovatku na Lehnice, aby tí, čo nemusia ísť do Dunajskej Stredy, aby tadiaľ nejazdili.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

7. *pani Gányovicsová, starostka obce Kráľovičove Kračany*: Nesúhlasíme s variantom E. Podporujeme variant A=B. V prípade variantu A1 požadujeme protihlukové opatrenia,

vzhľadom na to, že nová individuálna bytová výstavba nachádzajúca sa v kat. území Jastrabie Kračany je v blízkosti plánovanej rýchlostnej cesty.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

8. *pani Szabóová*: som za variant A1.

*p. Izsák*: preferuje modrý variant A1, lebo zaťažuje prostredie v najmenšej miere.

*p. Szabová, Ing. Tamášová, p. Drieňovská*: jednoznačne sme proti variantu E. Sme za akýkoľvek južný variant A1 alebo A=B.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanoviská, ktoré budú zaznamenané.

9. *p. Angyalová, starostka obce Vieska*: Obec Vieska zastúpená starostkou Rozáliou Angyalovou jednoznačne nepodporuje variant E. Pre našu obec je najvhodnejší variant A1 alt II.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

#### Bod 5

Mesto, obce a dotknuté orgány boli informované, že podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z. z. môžu doručiť svoje stanoviská do 30 dní odo dňa doručenia Správy o hodnotení na MŽP. Súčasne verejnosť bola informovaná, že môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 na MŽP.

Nakoľko prítomní nemali už viac otázok ani pripomienok k Správe o hodnotení, Ing. Holásková sa poďakovala všetkým prítomným za účasť a pozornosť a tým uzavrela verejné prerokovanie.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania Správy o hodnotení konaného dňa 27.2.2012 v obci Kútники, v kultúrnom dome Blažov pre obce Kútники, Povoda, Veľké Dvorníky a Malé Dvorníky

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

- Program:
1. Otvorenie
  2. Informácia o stave prípravy stavby
  3. Informácia o hodnotení a vplyvov stavby na životné prostredie
  4. Diskusia
  5. Záver

#### Bod 1

Verejné prerokovanie otvorila a privítala prítomných Ing. Holásková zástupkyňa navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava (ďalej NDS), zároveň oboznámila prítomných s programom verejného prerokovania.

#### Bod 2

Ing. Holásková – zástupkyňa NDS oboznámila prítomných o stave prípravy a navrhovanom technickom riešení rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda. Uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003 a uznesením vlády č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010) bola definovaná trasa rýchlostnej cesty v úseku Bratislava – Lučenec. Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015 a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore

sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. Súčasne informovala o stave prípravy súvisiacich úsekov rýchlostnej cesty R7.

### *Bod 3*

Ekojet s.r.o. odprezentoval návrh multikriteriálnych hodnotení, popísal rozdiel medzi navrhovanými variantmi najmä z hľadiska dopadu stavby na jednotlivé zložky životného prostredia a zdôvodnil odporúčaný variant A1 alt. II (modrý) subvariant 1 a subvariant 2, s miernou preferenciou subvariantu 1 rýchlostnej cesty R7. Variant modrý vyšiel z hľadiska posudzovania životného prostredia ako najvýhodnejší v celej navrhovanej trase rýchlostnej cesty.

Príprava rýchlostnej cesty R7 bude pokračovať zaslaním záznamov z verejných prerokovaní na MŽP, ktoré určí odborne spôsobilú osobu na vypracovanie posudku EIA. Posudok EIA vypracuje záverečné stanovisko, ktoré určí odporúčaný variant pre ďalšiu prípravu, ktorý bude rozpracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie pre jednotlivé úseky.

### *Bod 4*

#### **Otázky a názory občanov, zástupcov organizácií**

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Ekojet Mgr. Šembera

*1. p. Riava, Kútники časť Blažov:* R7 nie je pre ľudí je to iba robené pre tranzitnú dopravu, iba sa zbytočne zaberie poľnohospodárska pôda.

Otázka: Prečo sa rieši úsek R7 Holice – Dunajská Streda, keď nie sú vyriešené ostatné úseky pred Holicami ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – v súčasnosti NDS pripravuje ďalšie úseky rýchlostnej cesty R7 nasledovne: R7 Bratislava – Dunajská Lužná – vypracováva sa dokumentácia pre územné rozhodnutie, úsek R7 Dunajská Lužná – Holice ukončuje sa proces verejného obstarávania na vypracovanej dokumentácii pre územné rozhodnutie a úsek R7 Dunajská Streda – Nové Zámky zabezpečuje sa proces EIA, v súčasnosti sa uskutočňujú verejné prerokovania.

Otázka: Prečo sú úseky delené tak ako sa tu prezentujú?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – Rýchlostná cesta R7 je rozdelená na samostatné prevádzky schopné úseky s napojením na začiatku a konci úseku na cestnú sieť.

*2. p. Kovacs, Kútники časť Blažov:* je proti variantom A1 a A=B keďže tie prechádzajú v blízkosti jeho domu. Súhlasí s variantom E.

Otázka: Ak bude rýchlostná cesta vedená 150 m od jeho domu, aké opatrenia na zmiernenie hluku sa budú realizovať?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – na základe teoretických výpočtov hluku v ďalšom stupni projektovej dokumentácii, ako aj meraniami pred výstavbou počas výstavby a po výstavbe rýchlostnej cesty, kde sa monitoruje okrem iného aj hladina hluku sa vybudujú protihlukové steny, ktoré zmiernia dopad hluku na obyvateľstvo v okolí rýchlostnej cesty.

Otázka: Kto rozhodne aký variant sa vyberie?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – Rozhodne Ministerstvo životného prostredia SR.

*3. JUDr. Bokros, starosta obce Kútники:* Starosta obce Kútники je proti variantu E, ak bude vybudovaná mimoúrovňová križovatka na napojenie Rýchlostnej cesty R7. Dôvod časť obce Blažov bude zberná obec pre tranzitnú a osobnú dopravu.

Starosta obce Kútники nepodporuje žiadny variant, ktorý rozdrobí obec Kútники a nepodporuje ani koridor v blízkosti obytnej zóny obce. Podrobnejšie stanovisko k rokovaniu podá obec Kútники písomne.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

4. p. Tóth, starosta obce Veľké Dvorníky: Je proti variantu E. Je za variant A1 a A=B.

Otázka: Kde sa bude križovať R7 s tranzitom juh – sever ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – v prípade tranzitu z Maďarska cez Komárno križovatkou pri meste Nové Zámky a tranzitu z Medveďova po ceste I/63 a križovatkou Kútники sa napojí na R7.

5. p. Csóka, starosta obce Povoda: Preferuje varianty A1, A=B. Je proti variantu E.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

6. p. Kosztra, Kolónia: Aké sú negatíva a pozitíva týchto variantov?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – Hlavné pozitívum je bezpečnosť, smerovanie dopravy mimo obce. Negatíva rýchlostnej cesty sú vo zvýšení hladiny hluku. Podrobnejšie sú negatíva a pozitíva navrhovaného úseku rýchlostnej cesty popísané v Správe o hodnotení.

Otázka: Akú váhu mali pri rozhodovaní preferencii variantov jednotlivé kritériá?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – Váhy jednotlivých kritérií ako aj databáza údajov vstupujúcich do výpočtu je v Správe o hodnotení na str. 156.

#### *Bod 5*

Obce a dotknuté orgány boli informované, že podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z. z. môžu doručiť svoje stanoviská do 30 dní odo dňa doručenia Správy o hodnotení na MŽP. Súčasne verejnosť bola informovaná, že môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 na MŽP.

Nakoľko prítomní nemali už viac otázok ani pripomienok k Správe o hodnotení, Ing. Holásková sa poďakovala všetkým prítomným za účasť a pozornosť a tým uzavrela verejné prerokovanie.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania Správy konaného dňa 28.2.2012 v kultúrnom dome obce Kráľovičove Kračany pre obce Kráľovičove Kračany, Veľké Blahovo, Kostolné Kračany a Vydrany

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

- Program:
1. Otvorenie
  2. Informácia o stave prípravy stavby
  3. Informácia o hodnotení a vplyvov stavby na životné prostredie
  4. Diskusia
  5. Záver

#### *Bod 1*

Verejné prerokovanie otvorila a privítala prítomných Ing. Holásková zástupkyňa navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava (ďalej NDS), predstavila starostky obce Kráľovičove Kračany pani Gányovicsovú, obce Veľké Blahovo pani Bödök, zhotoviteľa Správy o hodnotení vplyvov na ŽP (ďalej Správa EIA) Mgr. Šemberu a Mgr. Bálinta z firmy Ekojet, s.r.o. Bratislava a pracovníka NDS Ing. Konečného. Zároveň oboznámila prítomných s programom verejného prerokovania.

#### *Bod 2*

Ing. Holásková – zástupkyňa NDS oboznámila prítomných o stave prípravy a navrhovanom technickom riešení rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda. Uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003 a uznesením vlády č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010) bola definovaná trasa rýchlostnej cesty v úseku Bratislava – Lučenec. Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015

a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. Súčasne informovala o stave prípravy súvisiacich úsekov rýchlostnej cesty R7.

#### *Bod 3*

Ekojet, s.r.o. Bratislava odprezentoval návrh multikriteriálnych hodnotení, popísal rozdiel medzi navrhovanými variantmi najmä z hľadiska dopadu stavby na jednotlivé zložky životného prostredia a zdôvodnil odporúčaný variant A1 alt. II (modrý) subvariant 1 a subvariant 2, s miernou preferenciou subvariantu 1 rýchlostnej cesty R7. Variant modrý vyšiel z hľadiska posudzovania životného prostredia ako najvýhodnejší v celej navrhovanej trase rýchlostnej cesty.

Príprava rýchlostnej cesty R7 bude pokračovať zaslaním záznamov z verejných prerokovaní na MŽP, ktoré určí odborne spôsobilú osobu na vypracovanie posudku. MŽP vypracuje záverečné stanovisko, ktoré určí odporúčaný variant pre ďalšiu prípravu, ktorý bude rozpracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie pre jednotlivé úseky.

#### *Bod 4*

##### ***Otázky a názory občanov, zástupcov organizácií***

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Ekojet Mgr. Šembera

*1. p. Gányovicsová, starostka obce Kráľovičove Kračany:* Obecné zastupiteľstvo v Kráľovičových Kračanoch prejednávalo Správu o hodnotení Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda a vydáva nasledovné stanovisko:

Nesúhlasíme a nepodporujeme variant E. Podporujeme variant A1 alternatíva II v kombinácii so subvariantom 1. Upozorňujeme Vás, že mapové podklady v katastrálnom území Lesné Kračany a Jastrabie Kračany nie sú totožné so skutočným stavom ani nie je totožný s Územným plánom obce Kráľovičove Kračany schváleným zo dňa 25.03.2010, uznesenie č. 2/2010/02. Nie je zohľadnená individuálna bytová výstavba 38 bytových jednotiek v katastri území Jastrabie Kračany kde z tohto dôvodu požadujeme výstavbu protihlukovej bariéry. Takisto v mapách nie je zohľadnená existencia novopostavených 27 rodinných domov a obecné nájomné byty 2x9 bytová jednotka v katastrálnom území Lesné Kračany, ale v ortofotomape je to uvedené správne. Z tohto dôvodu je nevhodný subvariant 3., nakoľko pri jej realizácii by došlo k zníženiu kvality života obyvateľov v tejto lokalite. Zároveň v dôsledku realizácie subvariantu 3. Predmetnej alternatívy by sa znehodnotili pozemky obce určené na výstavbu.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, vieme že na Slovensku nie sú k dispozícii rastrové mapy so skutočným stavom, práve preto používame v dokumentáciách aj v Správe o hodnotení ortofotomapy, v ktorej je zaznačený skutočný stav územia.

*2. p. Ondrejka:* Nesúhlasím so subvariantom č.3 z dôvodu, že prechádza cez pozemok č.205/1, na ktorom bol vyprojektovaný obytný súbor a vydané právoplatné územné rozhodnutie.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

*3. p. Čípka, Banner Batterien:* čo znamená odklon trasy o 20-50 m popísaný na strane 7 Správy o hodnotení?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – pravý pruh smer Holice – Dunajská Streda, bude musieť byť posunutý o 20 – 50m, aby vošla preložka I/63 subvariantu 3.

Otázka: Bude aj v prípade posunu dochádzať k záberom našich pozemkov?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – pravdepodobne áno, ale odpoveď na túto otázku budeme poznať až počas vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, počas ktorého bude zvolané vstupné prerokovanie, na ktoré bude pozvaný zástupca vašej firmy.

Otázka: Prečo nie je meraný bod aj v priemyselnom parku, ale je iba bod 10 oproti pri meste Dunajská Streda?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet: Body sa volili v blízkosti obytných celkov, keďže hygienické limity si vysoko oproti limitom pre obytné celky.

Otázka: Bude sa v ďalšom stupni merať hluk?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V každom stupni projektovej dokumentácie sa vypracováva hluková štúdia, ktorá navrhne protihlukové opatrenia na základe limitov v čase vypracovania dokumentácie.

4. p. Meszáros, Banner Batterien: V mieste preložky I/63 v alternatíve 2 sú uložené všetky inžinierske siete, máme tam projektované budovy a zároveň Vás upozorňujeme že preložka v subvariante 2 ide cez naše pozemky. Sme proti variantu A1 alternatíva II subvariant 2. S ostatnými variantmi nemáme problém.

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – problém je nám známy, budete začlenený do ďalších etáp.

5. p. Nagy: Preferuje variant A1 alternatíva II. so subvariantom 1.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

6. p. Bödök, starostka obce Velké Blahovo: je proti variantu E, ten by negatívne ovplyvnil kvalitu života obyvateľov obce ako aj plánovanú výstavbu rodinných domov. Preferuje varianty A1, A=B.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

7. P. Majthényiová: Preferuje modrý variant A1 alternatíva II. so subvariantom 1.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

#### Bod 5

Obce a dotknuté orgány boli informované, že podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z. z. môžu doručiť svoje stanoviská do 30 dní odo dňa doručenia Správy o hodnotení na MŽP. Súčasne verejnosť bola informovaná, že môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 na MŽP.

Nakoľko prítomní nemali už viac otázok ani pripomienok k Správe o hodnotení, Ing. Holásková sa poďakovala všetkým prítomným za účasť a pozornosť a tým uzavrela verejné prerokovanie.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania Správy o hodnotení konaného dňa 29.2.2012 v kultúrnom dome obce Holice pre obce Holice, Lúč na Ostrove a Vieska

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Program:

1. Otvorenie
2. Informácia o stave prípravy stavby
3. Informácia o hodnotení a vplyvov stavby na životné prostredie
4. Diskusia
5. Záver

#### Bod 1



Verejné prerokovanie otvorila a privítala prítomných Ing. Holásková zástupkyňa navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Bratislava a oboznámila prítomných s programom verejného prerokovania.

#### **Bod 2**

Ing. Holásková – oboznámila prítomných o stave prípravy a navrhovanom technickom riešení rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda. Uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003 a uznesením vlády č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010) bola definovaná trasa rýchlostnej cesty v úseku Bratislava – Lučenec. Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015 a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. Súčasne informovala o stave prípravy súvisiacich úsekov rýchlostnej cesty R7.

#### **Bod 3**

Ekojet, s.r.o. Bratislava odprezentoval návrh multikriteriálnych hodnotení, popísal rozdiel medzi navrhovanými variantmi najmä z hľadiska dopadu stavby na jednotlivé zložky životného prostredia a zdôvodnil odporúčaný variant A1 alt. II (modrý) subvariant 1 a subvariant 2, s miernou preferenciou subvariantu 1 rýchlostnej cesty R7. Variant modrý vyšiel z hľadiska posudzovania životného prostredia ako najvýhodnejší v celej navrhovanej trase rýchlostnej cesty.

Príprava rýchlostnej cesty R7 bude pokračovať zaslaním záznamov z verejných prerokovaní na MŽP, ktoré určí odborne spôsobilú osobu na vypracovanie posudku. MŽP vypracuje záverečné stanovisko, ktoré určí odporúčaný variant pre ďalšiu prípravu, ktorý bude rozpracovaný v dokumentácii pre územné rozhodnutie pre jednotlivé úseky.

#### **Bod 4**

##### **Otázky a názory občanov, zástupcov organizácií**

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Ekojet Mgr. Šembera

*1. Ing. Vajas, starosta Holíc:* K obci Holice patrí aj časť Čechová, výstavba rýchlostnej cesty oddelí túto časť od obce.

Otázka: Ako bude riešené prepojenie medzi Holicami a časťou Čechová?

Odpoveď: Mgr. Šembera, Ekojet – Cesta medzi Holicami a časťou Čechová bude vedená ponad rýchlostnú cestu.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Pri zábere prístupových ciest je NDS povinná postaviť novú prístupovú cestu v rámci stavby rýchlostnej cesty.

Otázka: Pri Csárde Kondoros je plánovaná stavba čerpacej stanice, aký vplyv bude mať výstavba rýchlostnej cesty na tieto plány?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Čerpacia stanica musí byť napojená na preložku I.tr, nemôže byť napojená na rýchlostnú cestu. Pri plánovaní stavby čerpacej stanici v tomto mieste budete potrebovať stanovisko z NDS.

2. *p. Pecsuk*: Čo je toto ? (v ortofotomape ukazuje na stredisko správy a údržby rýchlostných ciest ďalej SSÚR).

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Toto je SSÚR, ktoré bude postavené v rámci úseku Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice.

Otázka: Ako je to s výkupom pozemkov ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Výkup pozemkov pre trvalý záber sa realizuje tak, že v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie sú vypracované overené geometrické plány na základe ktorých budú vypracované znalecké posudky, ktoré stanovia cenu na výkup trvalého záberu a cenu za dočasný záber. Cena za trvalý záber sa ohodnocuje ako stavebný pozemok.

Otázka: Približne kedy je plánovaná výstavba?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V roku 2015 ale záleží od finančných zdrojov.

3. *P. Méry*: V akej vzdialenosti musí byť cesta I. triedy od rýchlostnej cesty?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – v zmysle článku príslušnej slovenskej technickej normy je možný súbeh ciest I. triedy s rýchlostnou cestou vo vzdialenosti min. 10 m.

4. *Mgr. Kiss, starosta obce Lúč na Ostrove*: V predbežnom stanovisku preferuje variant A1 modrý s preložkou I/63 v alternatíve 1. Je proti variante A=B.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

5. *p. Meszárosová*: Koľko bude trvať samotná výstavba rýchlostnej cesty R7 úseku Holice – Dunajská Streda?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Lehota výstavby bude stanovená projektovou dokumentáciou na základe podrobne rozpracovaného technického riešenia, vzhľadom na náročnosť stavby cca 2,5 roka.

Otázka: Ako to bude vyzeráť na ceste I/63 počas výstavby rýchlostnej cesty?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V prípade ak cesta I/63 bude využívaná ako obchádzková cesta počas výstavby rýchlostnej cesty, čo bude podrobnejšie riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a po ukončení stavby bude na ceste I/63 realizovaná obnova krytu vozovky.

6. *Ing. Vajas, starosta Holíc*: preferuje variant A1 modrý s napojením na fialový variant predchádzajúceho úseku. (MUK Holice variant E fialový, s prechodom na A1 modrý variant)

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme za stanovisko, ktoré bude zaznamenané.

#### *Bod 5*

Obce a dotknuté orgány boli informované, že podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z. z. môžu doručiť svoje stanoviská do 30 dní odo dňa doručenia Správy o hodnotení na MŽP. Súčasne verejnosť bola informovaná, že môže doručiť svoje stanovisko do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 na MŽP.

Nakoľko prítomní nemali už viac otázok ani pripomienok k správe o hodnotení, Ing. Holásková sa poďakovala všetkým prítomným za účasť a pozornosť a tým uzavrela verejné prerokovanie.

#### **4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení**

V zákonom stanovenej lehote boli podľa § 35 zákona doručené tieto stanoviská:

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov, Odbor pozemných komunikácií, list zo dňa 15.2.2012, č.j. 08845/2012-SCDPK/z.09964**

Odporúča v ďalšom stupni projektovej dokumentácie viesť trasu rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice - Dunajská Streda v trase navrhovaného modrého variantu A1 alt. II - modrý.

**Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor výkonu štátnej správy, list zo dňa 6.3.2012, č.j. 4151/2012-2.2**

Jednotlivé trasy navrhovanej činnosti prechádzajú územím, v ktorom platí I. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Zároveň sa v posudzovanom území nenachádzajú chránené územia národnej siete a európskej sústavy chránených území NÁTURA 2000.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny požadujeme realizáciu i naďalej variantu A1 alt. II (modrá), nakoľko vo veľkej miere využíva trasu už existujúcej komunikácie I/63 v ekologicky značne narušenej krajine a v maximálnej možnej miere rešpektuje záujmy ochrany prírody a krajiny. Po preštudovaní predloženého materiálu požadujeme dopracovať mostné objekty, ktoré by v plnej miere zastávali aj funkciu migračných koridorov pre voľne žijúce živočíchy (navrhnuté parametre sú nedostatočné, preto odporúčame spresnenie technických parametrov so ŠOP SR, Správou CHKO Dunajské luhy).

**Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Odbor pozemkový, list zo dňa 8.2.2012, č.j. 636/2012-430**

Z dôvodu, že predmetom záberu sú najkvalitnejšie poľnohospodárske pôdy, žiadame už v rámci prípravy projektovej dokumentácie k územnému rozhodnutiu:

- znížiť výmeru dočasného odňatia tak, aby manipulačné plochy boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia a zariadenia staveniska, aby skladové a iné odstavné plochy -objekty boli riešené na nepoľnohospodárskych pozemkoch, a ak inej možnosti nebude, tak na zákonom nechránených poľnohospodárskych pôdach, zaradených do 6. až 9. skupiny kvality (žiadame vyhľadávanie takýchto alternatívnych plôch).
- navrhnuť alternatívne riešenia prístupových ciest na hlavnú stavbu (za účelom zníženia dočasného záberu) a tak zabezpečiť, aby sa nevytvárali nové prístupové cesty na stavbu a využívala sa v čo najvyššom rozsahu existujúca cestná sieť.

**Krajský úrad životného prostredia Trnava, Odbor ochrany prírody a krajiny, odpadového hospodárstva a EIA, list zo dňa 24.2.2012, č.j. AF2/2012/174/Šd**

*Štátna správa na úseku ochrany vôd*

Predložená správa z vodohospodárskeho hľadiska vyhodnocuje možné riziká k povrchovým a podzemným vodám a navrhuje opatrenia s dôrazom na skutočnosť, že rýchlostná cesta sa vybuduje v Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov, kde podľa § 31 vodného zákona v CHVO možno plánovať a vykonávať činnosť, len ak sa zabezpečí všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd a ochrana podmienok ich tvorby.

*Štátna správa na úseku odpadového hospodárstva*

Nakladanie s odpadmi počas výstavby a prevádzky bude v súlade s platnou legislatívou v odpadovom hospodárstve. K predloženému zámeru orgán štátnej správy odpadového hospodárstva nemá pripomienky.

*Štátna správa na úseku ochrany prírody a krajiny*

Stavba je situovaná vo voľnej krajine, kde podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí 1. stupeň ochrany, nenachádzajú sa tu chránené územia národnej siete a európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani biotopy európskeho a národného významu.

Navrhované trasy prechádzajú intenzívne využívanou poľnohospodárskou krajinou. Okrem interakčných prvkov sa v záujmovom území nachádza biokoridor regionálneho významu Vieska - Jastrabie Kračany - Mliečanský kanál, tvorený prevažne líniovou vegetáciou pozdĺž vodných tokov, v okolí ktorých sa vyskytuje viacero genofondovo významných lokalít flóry a fauny.

V záujmovom území sa nachádzajú aj biotopy národného aj európskeho významu, v podobe lesných porastov a mokradí, cez ktoré už v súčasnosti prechádza cesta I/63. Všetky varianty okrem variantu A 1 alt II, so subvariantom I., zasahujú zatiaľ nedotknuté prioritné biotopy na viacerých miestach, čím dochádza k ich fragmentácii.

Na základe vykonaného hodnotenia predložený dokument odporúča na realizáciu variant A1 alt II v kombinácii so subvariantom 1. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny preferujeme taktiež tento variant, využívajúci vo veľkej miere trasu už jestvujúcej komunikácie I/63.

#### **Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trnava, list zo dňa 1.3.2012, č.j. 2012/00385/Ja**

Ako cestný správny orgán vo veciach ciest I. triedy zaslal nasledovné stanovisko:

- po preštudovaní materiálu vrátane záverov a odporúčaní vedenia trasy R7 v kategórii R 24,5 nemáme zásadné pripomienky, v rámci spracovania ďalšieho stupňa dokumentácie je potrebné rešpektovať stavby v kolízii s trasou R7 a preložkou cesty I/63, opätovne odporúčame prehodnotiť navrhovanú kategóriu preložky cesty I/63, t.j. namiesto C9,5/60 realizovať C11,5/80 vzhľadom na dôvody uvedené v predchádzajúcom stanovisku tunajšieho úradu č. 2009/00547/Ja zo dňa 13.05.2009,
- k navrhovanej kategórii preložky cesty I/63 je rozhodujúce stanovisko jej budúceho majetkového správcu, t. j. Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava, ako aj stanovisko Slovenskej správy ciest Bratislava, úseku 3000, od investora stavby žiadame zabezpečiť informovanosť tunajšieho úradu o ďalšom postupe prípravy a vybranom variante pre ďalšie stupne dokumentácie, nakoľko ako orgán štátnej správy vo veci cesty I/63 a dotknutý orgán v konaniach budeme upozorňovať na potrebu rešpektovania trasy R7 a preložky cesty I/63,
- k úseku „dostavby“ cesty I/63 o nový jazdný pás (staničenie cca km 24,00 až 36,00) poznamenávame, že úprava jestvujúcej cesty I/63 na budúci jazdný pás rýchlostnej cesty bude potrebná vo väčšom rozsahu ako predpokladá správa o hodnotení, z toho dôvodu bude potrebné uvažovať s vyššími nákladmi než s frézovaním a pokládkou nového krytu vozovky.

#### **Krajský pozemkový úrad Trnava, list zo dňa 3.2.2012, č.j. KPÚ –B 2012/00049**

Berie na vedomie predloženú správu o hodnotení a nemá k predloženej správe ohodnotení zámeru z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy žiadne pripomienky.

#### **Obvodný úrad životného prostredia Dunajská Streda, list zo dňa 9.3.2012, č.j. A2012/00471 - 002**

*Ochrana prírody a krajiny:*

- na základe predloženej správy o hodnotení vo všetkých variantoch dôjde k zasahovaniu do biotopov, ktoré sa nachádzajú v prílohe č. 1 k vyhláske č. 24/2003 Z. z. v platnom znení, z toho dôvodu žiadateľ je povinný si vyžiadať súhlas príslušného orgánu ochrany prírody v zmysle § 6 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,

- v prípade výrubu drevín a odstránenia krovitého porastu je potrebný súhlas príslušného orgánu ochrany prírody - obce resp. mestá podľa katastrálnych území - podľa § 47 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- dreviny a kríky určené na výrub ako aj biotopy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou, je potrebné zmapovať a do projektovej dokumentácie zapracovať kompenzačné opatrenia,
- z hľadiska ochrany prírody a krajiny je vhodný variant Al alt. II. nakoľko vo veľkej miere využíva trasu už jestvujúcej komunikácie I/63.

#### *Ochrana vôd:*

- do predloženej správy o hodnotení z hľadiska vodných pomerov sú zapracované nami žiadané náležitosti zo zisťovaného konania. Na strane 148 uvedenými technickými a technologickými opatreniami na ochranu povrchových a podzemných vôd a na strane 160 uvedeným návrhom monitoringu podzemných vôd súhlasíme.
- zároveň podotýkame, že namiesto NV SR č. 296/2006 Z. z. je platné NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

#### *Odpadové hospodárstvo :*

- pri výstavbe a prevádzke navrhovanej činnosti dodržiavať platné právne predpisy na úseku odpadového hospodárstva.

#### *Ochrana ovzdušia:*

Z pohľadu ochrany ovzdušia nevznikne zdroj znečisťovania ovzdušia v zmysle platných právnych predpisov na úseku ochrany ovzdušia.

#### **Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Dunajská Streda, list zo dňa 8.2.2012, č.j. A/2012/00353-00002**

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Dunajská Streda súhlasí so správou o hodnotení bez pripomienok.

#### **Obvodný banský úrad Bratislava, list zo dňa 9.2.2012, č.j. 238-486/2012**

K predloženej správe o hodnotení nemá námietky.

#### **Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Dunajská Streda, list zo dňa 6.2.2012, č.j. ORHZ-DS1-158/2012**

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dunajskej Strede nemá pripomienky.

#### **Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekcia špeciálneho stavebného úradu Bratislava, list zo dňa 1.2.2012, č.j. 510/2012-S4/J-Pr/st.**

Po posúdení správy o hodnotení, zhotoviteľa EKOJET, s.r.o., Bratislava spracovanej v novembri 2011, budú plánovanou činnosťou dotknuté záujmy chránené zákonom o dráhach, a to: Variant E (časť stavby v OD).

V časti 9 Iné ochranné pásma by malo byť spresnené OPD podľa ustanovení zákona o dráhach.

Realizáciu navrhovanej činnosti požadujeme prejednať s prevádzkovateľmi dráhy: /ŽSR, METRANS Danubia a.s. Bratislava, vlečka Gabčíkovo/.

Prípadné preložky sietí a zariadení ŽSR budú vyžadovať povolenie ÚRŽD ako špeciálneho stavebného úradu pre stavby dráh podľa § 103 ods. 2 písm. d) zákona o dráhach v znení

neskorších predpisov a § 120 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku („stavebný zákon“) v znení neskorších predpisov.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva Dunajská Streda, list zo dňa 23.2.2012, č.j. RH/2012/00118/002-BM5**

Pri prejednaní predmetnej správy na Mestskom úrade v Dunajskej Strede dňa 17.02.2012 bolo potvrdené, že predmetný zámer neobsahuje všetky rozvojové lokality s plánovanou obytnou zástavbou resp. s lokalitami, na ktorých už sú vybudované objekty IBV. Ide o lokality v k.ú. Jastrabie Kračany, k.ú. Lesné Kračany, k.ú. Malé Blahovo a v k.ú. Dunajská Streda - pri termálnom kúpalisku. V uvedených úsekoch je nutné uvažovať s dodatočným návrhom protihlukových opatrení.

Z hľadiska ochrany verejného zdravia je možné súhlasiť s riešením rýchlostnej cesty R7 Holice - Dunajská Streda za predpokladu realizovania navrhovaných protihlukových opatrení podľa jednotlivých variant. Navrhujeme vybrať ten variant, ktorý bude najoptimálnejší pre riešený úsek, ďalej ktorý najviac prispeje k odľahčeniu mesta Dunajská Streda od tranzitnej nákladnej dopravy.

V záujme ochrany obyvateľstva pred hlukom a vibráciami z prevádzky rýchlostnej cesty bude nutné meraním preukázať, že realizáciou navrhovaných a dopracovaných protihlukových opatrení v obytných zónach obcí dotknutých navrhovanou činnosťou nebudú prekračované najvyššie prípustné hodnoty hluku a vibrácií v dennej, večernej a nočnej dobe v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov. V prípade, ak v niektorých lokalitách pre bývanie budú prekračované najvyššie prípustné hodnoty hluku a vibrácií v dennej, večernej a nočnej dobe, bude nutné dodatočne realizovať účinné protihlukové opatrenia.

**Štátna ochrana prírody SR, RCOP Bratislava, Správa CHKO Dunajské luhy, list zo dňa 16.2.2012, č.j. CHKODL/83/2012**

*Identifikácia územia a charakter činnosti*

Prvý variant označený ako variant A=B (červený) je v hodnotenom úseku čiastočne totožný s modrým variantom, Variant A1 alt II (modrý) má tri alternatívy, subvariant I, subvariant II a subvariant III.

Vo variante A1 alt II (modrý) je R 7 vedená v polohe súčasnej I/63, navrhovaná je nová súbežná cesta 1. triedy, ktorá nahradí cestu I/63. Trasa vedie cestou I/63 (nový ľavý dopravný pás), ktorá bude dostavaná na plný profil, mimo obcí, južným obchvatom mesta Dunajská Streda.

Vo variante E vedie súbežne s cestou I/63 vo vzdialenosti cca 180 m, ale potom sa odkláňa a obchádza Dunajskú Stredu zo severnej strany, súbežná cesta nižšej kategórie vedie po I/63.

*Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody*

- v dotknutom území platí 1. stupeň ochrany
- nenachádzajú sa tu chránené územia národnej siete a európskej sústavy chránených území Náтура 2000, ani biotopy európskeho a národného významu;
- prvky ÚSES - v lokalite okrem interakčných prvkov sa nachádza biokoridor regionálneho významu Vieska - Jastrabie Kračany - Mliečanský kanál, je to vedľajšia vetva biokoridoru regionálneho významu Chotárny kanál - Čiližský potok (spájajúci Malý Dunaj s Dunajom), tvorí ho prevažne líniová vegetácia pozdĺž spomenutých vodných tokov v okolí ktorých sa vyskytuje viacero genofondovo významných lokalít flóry a fauny, kolízne body - prechádza územím intenzívne využívannej poľnohospodárskej pôdy. aj keď sa vyhyba väčším sídlam, prerušovaný je viacerými cestami;

- súčasné využívanie dotknutého územia, u variantu A1 alt. II je to cestná komunikácia, žiaľ bez patričnej dobre udržiavanej sprievodnej zelene, u ostatných variantov je to prevažne poľnohospodárska pôda, čomu zodpovedá aj vzhľad krajiny,
- v záujmovom území sa nachádzajú aj biotopy národného aj európskeho významu v podobe lesných porastov a mokradi, cez ktoré už v súčasnosti prechádza I/63, všetky varianty okrem variantu A1 alt II, so subvariantom I. (modrý), zasahujú zatiaľ nedotknuté prioritné biotopy na viacerých miestach, čím dochádza k ich fragmentácii.

#### *Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody*

SOH obsahuje všetky náležitosti z hľadiska ochrany prírody a krajiny podľa prílohy č. 11 zákona o posudzovaní vplyvov, čo sa vzťahuje aj na mapové podklady.

V správe o hodnotení sme navrhli podrobnejšie rozpracovať nasledujúce témy:

- opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie, Splnené
- podmienky, za ktorých by mohla byť zachovaná funkčnosť prvkov ÚSES, hlavne biokoridorov, počas výstavby ako aj prevádzky; Splnené
- spresniť drevinovú skladbu navrhovaných vegetačných úprav tak, aby vznikli čo najprirodzenejšie porasty podobné potenciálnej vegetácii dotknutého územia, Splnené, ale len rámcovo, konkrétne druhy neboli jednoznačne určené
- mostné objekty navrhnuť tak, aby v plnej miere zastávali aj funkciu migračných koridorov pre živočíchy, Splnené, ale nie sú jednoznačne deklarované patričné priestorové rezervy, ktoré by nové mostné telesá mali spĺňať ohľadom priechodnosti pre voľne žijúce živočíchy
- ochranu obojživelníkov v úsekoch cesty pri mokradiach zabezpečiť bariérami a priepustmi, Splnené
- minimalizovať zásahy do mokradi a brehových porastov tokov, do biotopov národného a európskeho významu, Splnené
- na základe spoločenskej hodnoty drevín aj biotopov, ktoré budú zlikvidované pri výstavbe vybraného variantu, doplniť kompenzačné opatrenia, Splnené
- kumulatívne vplyvy navrhovanej cesty s inými činnosťami, ktoré sú s ňou v prevádzkovej alebo priestorovej súvislosti, Nesplnené

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia Splnené

#### *Návrh riešenia a odôvodnenie*

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny odporúčame variant A1 alt II, so subvariantom I. (modrý), lebo vo veľkej miere využíva trasu už existujúcej komunikácie I/63 a nevytvára nové urbánne koridory v už beztak ekologicky značne narušenej krajine a preto vysoko prevyšuje všetky ostatné varianty z environmentálneho hľadiska. Máme za to, že keby SOH dôsledne vyhodnotila aj kumulatívne vplyvy s existujúcimi cestnými objektmi, rozdiely pri ostatných variantoch by boli oveľa väčšie.

Ostatné varianty zbytočne zaťažujú životné prostredie novými technickými prvkami, pričom vybudovaním varianty E vzniká okolo mesta Dunajská Streda novodobý „fortifikačný systém“, značne obmedzujúci územný rozvoj iba v rámci tohto cestami obkoleseného obmedzeného priestoru. Obzvlášť to bude platiť pre rozvoj obytných funkcií, ktoré sú v meste Dunajská Streda umiestňované už tradične na južnej strane mesta. V záujme zlepšenia súčasnej environmentálnej situácie v danom priestore navrhujeme;

- Do ďalších fáz PD dôsledne zapracovať všetky zistené a popísané environmentálne aspekty zamerané na zmiernenie nepriaznivých vplyvov.
- Navrhujeme spresniť drevinovú skladbu navrhovaných vegetačných úprav, tak, aby vznikli porasty čo najviac podobné potenciálnej vegetácii daného územia, pričom na

výsadbu drevín navrhujeme použiť finančné prostriedky minimálne v intenciách vyrátanej spoločenskej hodnoty drevín a biotopov, ktoré budovaním cesty museli byť odstránené.

- Z hľadiska krajinárskeho začleňovania diela do krajiny, navrhujeme riešiť aj vizuálne problematické lokality tak, aby tie boli odizolované aj zo strany cestujúcich po novej komunikácii, (priemyselné a logistické areály, ako je napr. Metrans, alebo Deichmann).
- Mostné objekty navrhnuť tak aby v plnej miere zastávali aj funkciu migračných koridorov pre voľne žijúce organizmy, (šírka migračnej čiary o šírke 1,5 m sa z hľadiska OP javí ako nedostatočná).

Cieľom environmentálneho posudzovania je nielen identifikovať významné vplyvy, ale nájsť k nim aj prijateľné riešenie, ktorými sa vybrané javy ochránia, alebo zmiernia dopady na ne. Ak daný jav nie je možné nijakým spôsobom eliminovať ani minimalizovať, po zvážení je možné prijať kompenzačné opatrenia. Opatrenia sa po ich akceptácii včleňujú do rozhodovacieho procesu a stávajú sa súčasťou ďalších konaní a povolovacích činností.

Pri špecifikovaní opatrení v rámci environmentálneho hodnotenia mal by byť kladený dôraz na ich akceptovateľnosť, nie len z hľadiska ekonomického a majetkovo-právnych vzťahov ale predovšetkým z hľadiska prírodných zložiek životného prostredia.

Podľa § 3 zákona odsek (3) Vytváranie a udržiavanie územného systému ekologickej stability je verejným záujmom. Podnikatelia a právnické osoby, ktorí zamýšľajú vykonávať činnosť, ktorou môžu ohroziť alebo narušiť územný systém ekologickej stability, sú povinní zároveň navrhnuť opatrenia, ktoré prispievajú k jeho vytváraniu a udržiavaniu.

#### **Štátna ochrana prírody SR Banská Bystrica, list zo dňa 24.2.2012, č.j. ŠOP SR/470/2012**

Stotožňujeme sa s priloženým odborným stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru ŠOP SR RCOP v Bratislave, Správy CHKO Dunajské luhy č. CHKO DL/95/2012 a k návrhu riešenia dopĺňame:

Čiastočne splnené požiadavky ŠOP SR:

- vegetačné úpravy navrhnuť s druhovou skladbou podobnou potenciálnej vegetácii dotknutého územia;
- mostné objekty majú plniť aj funkciu migračných koridorov pre živočíchy;
- v ďalších etapách (ÚR, SK) konzultovať a upresniť s územne príslušným pracoviskom ŠOP SR CHKO Dunajská Streda.

#### **Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. , list zo dňa 27.2.2012, č.j. 2284/2012**

K Vašej žiadosti dávame podľa § 35 ods. 1 zákona nasledovné stanovisko:

- pre melioračné kanály v danom území nie je definovaný prietok Q100, preto požadujeme zachovať súčasný stav prietokových profilov a ich križovanie riešiť tak, aby neprišlo k znehodnoteniu ich funkcie pri stabilizovaní HPV,
- odvádzanie zrážkových vôd do vsaku (horninového prostredia) je možné vzhľadom na lokalizáciu stavby v CHVO Žitný ostrov iba cez ORL v maximálnej koncentrácii NEL 0,1 mg/l.

Vzhľadom k tomu, že alternatívne navrhovaný úsek Rýchlostnej cesty R7, v úseku Holice-Dunajská Streda nekoliduje s našimi základnými prostriedkami, nemáme k predloženému hodnoteniu ďalšie pripomienky a z uvažovaných alternatív odporúčame realizovať tzv. „modrú alternatívu - A1 alt. II.", ktorá je vedená v súbehu súčasnej cesty I/63 (E575). Zároveň ale upozorňujeme na skutočnosť, že táto alternatíva vyžaduje najväčší záber poľnohospodárskej pôdy.

**Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie, Odbor územného plánovania a životného prostredia, list zo dňa 31.1.2012, č.j. 3614/2012/OUPŽP-004/Du**



Podľa predloženej správy optimálnym riešením navrhovaného úseku rýchlostnej cesty, ktorý bude v čo najmenšej miere zaťažovať životné prostredie riešeného územia sa javí variant Al alt. II (modrý) v kombinácii so subvariantom 1, respektíve subvariantom 2 preložky cesty I/63. Po preštudovaní predloženej dokumentácie a zvážení všetkých možností riešenia hodnoteného úseku cesty R7 odbor územného plánovania a životného prostredia Trnavského samosprávneho kraja k Správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7, Holice - Dunajská Streda“ nemá pripomienky a s realizáciou navrhovaného variantu súhlasí.

**Mesto Dunajská Streda, Odbor stavebný, Oddelenie územného plánovania, výstavby a dopravy, list zo dňa 29.2.2012, č.j. 5038/93/2012/031-ZZ**

Mestský úrad po preštudovaní správy o hodnotení dáva nasledovné stanovisko:

Aby rýchlostná cesta R7 aj v úseku Holice - Dunajská Streda mohla vyhovovať uvedeným cieľom žiadame, aby boli zohľadnené aj záujmy mesta Dunajská Streda.

*I. Variant Al alt. II*

Variant Al alt. II nerieši najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever - juh (II/507 smer Galanta - cesta I/63).

1. Preložka cesty I/63 - subvariant 1

Žiadame predĺžiť cestu „Preložka cesty I/63 - subvariant 1“ smerom na cestu II/507, koniec úseku by bol v úrovňovej križovatke so súčasnou cestou II/507 východne od mesta Dunajská Streda. Dĺžka predĺženia je cca 1,200 km.

2. Križovatka Mliečany

Žiadame, aby križovatka Mliečany aj v subvariante 2 a subvariante 3 bola napojená na všetky smery.

3. Protihlukové steny

Žiadame vybudovať na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku protihlukové steny nasledovne:

Staničenie	Umiestnenie	Dĺžka	Účel
km 31,0 – km 35,0	vľavo	4 000 m	Ochrana zástavby Dunajskej Stredy
km 32,5 – km 34,0	vpravo	1 500 m	Ochrana zástavby Mliečan, MČ DS

*II. Variant A - B*

Variant A = B nerieši najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever - juh (II/507 smer Galanta - cesta I/63).

1. Preložka cesty I/63 - subvariant 1

Žiadame predĺžiť cestu „Preložka cesty I/63 - subvariant 1“ smerom na cestu II/507, koniec úseku by bol v úrovňovej križovatke so súčasnou cestou II/507 východne od mesta Dunajská Streda. Dĺžka predĺženia je cca 1,200 km.

2. Protihlukové steny

Žiadame vybudovať na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku protihlukové steny nasledovne:

Staničenie	Umiestnenie	Dĺžka	Účel
km 32,4 – km 33,6	vľavo	1 200 m	Ochrana zástavby Mliečan, MČ DS
km 32,4 – km 33,6	vpravo	1 200 m	Ochrana zástavby Mliečan, MČ DS

*III. Variant E*

1. Križovatka Dunajská Streda

Žiadame, aby križovatka Dunajská Streda bola napojená na všetky smery.

## 2. Protihlukové steny

Žiadame vybudovať na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku protihlukové steny nasledovne:

Staničenie	Umiestnenie	Dĺžka	Účel
km 31,7 – km 34,5	vpravo	2 800 m	Ochrana zástavby Malého Blahova, MČ DS

### Záver

Vítame návrh výstavby rýchlostnej cesty R7 úsek Holice - Dunajská Streda. Rýchlostná cesta R7 by výrazne zlepšila rozvojový potenciál mesta Dunajská Streda. Žiadané doplňujúce návrhy vylepšujú predložené varianty A1, A = B a E a pomáhajú vyriešiť najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever - juh (II/507 smer Galanta - cesta I/63). Žiadané doplňujúce návrhy výrazne neovplyvňujú výber optimálneho variantu. Naďalej zostáva najoptimálnejší z pohľadu vybraných kritérií variant A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1.

*Doporučujeme realizovať variant A1 alt. II subvariant 1 so žiadanými doplňujúcimi návrhmi v zmysle bodu I.*

### **Obec Lúč na Ostrove, list zo dňa 2.3.2012, č.j. 117/2012**

Obec Lúč na Ostrove v zastúpení starostom obce Mgr. Ladislavom Kissom preferuje a uprednostňuje vybudovanie Rýchlostnej cesty R7 Holice - Dunajská Streda vo variante A1 alternatíva II (modrý) v kombinácii so subvariantom 1, resp.2.

### **Obec Holice, list zo dňa 2.3.2012, č.j. 113/2012**

Po preskúmaní navrhovaného úseku „Rýchlostnej cesty R7 Holice - Dunajská Streda“ obecné zastupiteľstvo v Holiciach na svojom zasadnutí dňa 1.3.2012 sa vyjadrilo nasledovne:

Z hľadiska nami sledovaných záujmov sa nám javí variant „E“ z nášho pohľadu najpriateľnejší. Navrhujeme prepojenie z fialového variantu „E“ cca od km 22,0 do modrého variantu A1 alt. II, resp. červeného variantu A=B v km cca 24,0.

### **Obec Kostolné Kračany, list zo dňa 28.2.2012**

Preferuje variant A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1 mimo areálu priemyselného parku a obce Kostolné Kračany.

### **Obec Horné Mýto, list zo dňa 6.3.2012**

Obec Horné Mýto nepodporuje ani jeden z variantov, nakoľko návrhy sú staršieho dátumu (15) ročné, nezodpovedajú dnešným požiadavkám, priamo hrubo zasahujú do ekosystému NPR Klátovské rameno a majú aj negatívny dopad na miestne obyvateľstvo.

### **Obec Kráľovičove Kračany, list zo dňa 29.2.2012**

Nesúhlasíme a nepodporujeme variant „E“.

Podporujeme variant „A1 alternatíva II. v kombinácii so subvariantom 1.“

Upozorňujeme Vás, že mapové podklady v katastrálnom území Lesné Kračany a Jastrabie Kračany nie sú totožné so skutočným stavom, ani nie je totožný s Územným plánom obce Kráľovičove Kračany, schváleným zo dňa 25.03.2010, Uznesenie č. 2/2010/OZ. Nie je zohľadnená individuálna bytová výstavba 38 bytových jednotiek v katastrálnom území Jastrabie Kračany, kde z tohto dôvodu požadujeme výstavbu protihlukovej bariéry. Takisto v mapách nie je zohľadnená existencia novopostavených 27 rodinných domov a obecné nájomné byty 2x9 bytová jednotka v katastrálnom území Lesné Kračany, ale v ortofoto mape je to uvedené správne. Z tohto dôvodu je nevhodný subvariant III, nakoľko pri jej realizácii by došlo k zníženiu kvality života obyvateľov v tejto lokalite. Zároveň v dôsledku realizácie subvariantu III. predmetnej alternatívy by sa znehodnotili pozemky obce určené na výstavbu.

## **Obec Kútники zo dňa 29.2.2012, č.j. 101/2012**

JUDr. František Bokros, starosta obce Kútники, dáva vyjadrenie k verejnému prerokovaniu:

### *I. alternatíva*

Občania obce Kútники, ktorí sú dotknutí, podporujú variantu E za podmienok, že navrhovaná úrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky nebude vybudovaná.

Odôvodnenie:

V súčasnej dobe navrhnutá variant E s úrovňovou križovatkou znevýhodňuje obyvateľov obce Kútники - časť obce Blažov, nakoľko okolité mestá a obce budú využívať komunikácie v našej obci ako prepojenie z cesty I/63 na plánovanú úrovňovú križovatkou.

V súčasnosti cez obec Kútники prechádza trasa cesty I/63 - Bratislava - Komárno a obyvatelia obce Kútники nebudú podporovať vybudovanie alternatív cesty R7, ktoré umožnia ešte väčší prílev motorových vozidiel aj do časti obce Blažov, z toho dôvodu je vyjadrenie občanov obce jednoznačné. Podporujú variantu E, v prípade, že úrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky nebude vybudovaná.

### *II. alternatíva*

Pri podpore varianty E s križovatkou navrhujeme posunutie úrovňovej križovatky v k.ú. Veľké Dvorníky z 38.0 km na 40.0 km varianty E s tým, že sa vybuduje nová cesta - prepojenie plánovanej križovatky na cestu I/63 mimo obytných zón priľahlých obcí. Navrhnutú novú cestu žiadame vybudovať z dôvodu odbremenenia zastavaného územia obce Kútники.

*Ak na hore uvedené pripomienky nebude prihliadnuté a neprerokuje sa s odbornou verejnosťou a dotknutým obyvateľstvom, samospráva obce Kútники nepodporí ani jednu v súčasnosti navrhnutú variantu.*

Prvé kroky ohľadne plánov „južného ťahu“ urobilo Ministerstvo ŽP SR v 90-tych rokoch 20.storočia a po uplynutých dvadsiatich rokoch sú navrhnuté alternatívy zastarané a neobhajujú záujmy okolitých obcí. Južný ťah je potrebný, ale mimo územia Žitného ostrova.

## **Obec Kútники, list zo dňa 5.3.2012, č.j. 101-1/2012- oprava**

JUDr. František Bokros, starosta obce Kútники, dávam vyjadrenie k verejnému prerokovaniu správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R7, Holice - Dunajská Streda“ konanému dňa 27. februára 2012 v kultúrnom dome v Blažove.

### *I. alternatíva*

Občania obce Kútники, ktorí sú dotknutí, podporujú variantu E za podmienok, že navrhovaná mimoúrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky nebude vybudovaná.

Odôvodnenie:

V súčasnej dobe navrhnutá varianta E s mimoúrovňovou križovatkou znevýhodňuje obyvateľov obce Kútники - časť obce Blažov, nakoľko okolité mestá a obce budú využívať komunikácie v našej obci ako prepojenie z cesty I/63 na plánovanú mimoúrovňovú križovatkou.

V súčasnosti cez obec Kútники prechádza trasa cesty I/63 - Bratislava - Komárno a obyvatelia obce Kútники nebudú podporovať vybudovanie alternatív cesty R7, ktoré umožnia ešte väčší prílev motorových vozidiel aj do časti obce Blažov, z toho dôvodu je vyjadrenie občanov obce jednoznačné. Podporujú variantu E, v prípade, že mimoúrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky nebude vybudovaná.

### *II. alternatíva*

Pri podpore varianty E s križovatkou navrhujeme posunutie mimoúrovňovej križovatky v k.ú. Veľké Dvorníky z 38.0 km na 40.0 km varianty E, s tým, že sa vybuduje nová cesta - prepojenie plánovanej križovatky na cestu I/63 mimo obytných zón priľahlých obcí. Navrhnutú novú cestu žiadame vybudovať z dôvodu odbremenenia zastavaného územia obce Kútники.

*Ak na uvedené pripomienky nebude prihliadnuté a neprerokuje sa s odbornou verejnosťou a dotknutým obyvateľstvom, samospráva obce Kútники nepodporí ani jednu v súčasnosti navrhnutú variantu.*

Prvé kroky ohľadne plánov Južného ťahu" urobilo Ministerstvo ŽP SR v 90-tych rokoch 20.storočia a po uplynutých dvadsiatich rokoch sú navrhnuté alternatívy zastarané a neobhajujú záujmy okolitých obcí. „Južný ťah" je potrebný, ale nie cez srdce Žitného ostrova.

#### **Obec Malé Dvorníky, list zo dňa 6.3.2012**

- Obec Malé Dvorníky trvá na svojom stanovisku z roku 2009 doručené firme Dopravoprojekt, a.s. zo dňa 16.03.2009,
- Obec Malé Dvorníky zásadne nesúhlasí s variantou E a doporučuje iné riešenie. V prípade varianty „E“ prevládajúci smer vetra - severozápadný - by prinášal výfukové plyny, exhaláty, najzávažnejšie škodliviny a hluk priamo na celú obec Malé Dvorníky. Z uvedených dôvodov obecné zastupiteľstvo obce Malé Dvorníky v zastúpení starostom obce nesúhlasí s variantou E a doporučuje iné riešenie, ktoré vyhovuje predpisom STN a neohrozí životné prostredie obce Malé Dvorníky, mesta Dunajská Streda a dotknutých obcí.
- Obec Malé Dvorníky navrhuje prehodnotenie jednotlivých variant vzhľadom na to, že navrhnuté riešenia sú už zastarané. V dotknutých obciach a mestách boli realizované také stavebné aktivity - výstavba rodinných domov, obytných zón, do ktorých by výrazne zasahovali jednotlivé varianty. Podľa nás z hľadiska dopravnej infraštruktúry celého Žitného ostrova dopravné napojenie jednotlivých častí Žitného ostrova, ako aj mesta Komárno a mesta Győr nie sú koncepčne dostatočne prehľadne riešené. Terajšie riešenie na všetky varianty počíta so zvýšenou dopravnou záťažou pre okolité obce mesta Dunajská Streda vzhľadom na to, že tieto obce už v súčasnosti sú z dopravného hľadiska preťažené.

#### **Obec Vieska, list zo dňa 9.3.2012, č.j. 54/2012**

Obec jednoznačne podporuje „Variant A 1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1, resp. 2. Variant E je pre obec nevyhovujúci.

#### **Obec Veľké Blahovo, list zo dňa 27.2.2012, č.j. 183/2012**

*Ad variant „E“*

Z predloženej Správy o hodnotení z novembra 2011 vyplýva, že pri variante „E" by boli obyvatelia Veľkého Blahova najviac ovplyvnení z pohľadu vplyvov na narušenie pohody a kvality života. Do blízkosti rýchlostnej cesty pri tomto variante by sa dostali najmä okrajové časti obcí: severná časť Dunajskej Stredy, Malých Dvorníkov a Veľkého Blahova. Keďže naša obec celkom prirodzene expanduje smerom k okresnému sídlu, dotknuté plochy sú determinované najmä na bytovú výstavbu v rodinných domov. Táto plánovaná trasa sa však negatívne dotýka nielen potenciálnych našich obyvateľov, teda nepriaznivo ovplyvňuje naše plány výstavby rodinných domov pro futuro, ale najmä v súčasnosti tam žijúcich, u ktorých by mohol vyvolávať pocit izolovanosti, stiesnenosti a stratu zvyknutej životnej sféry. Obavy máme nielen z hľadiska ochrany obytnej zóny ale aj z hľadiska ochrany prírody a krajiny, keďže tento variant do nej najväčším spôsobom zasahuje, ďalej z pohľadu ochrany života a zdravia našich obyvateľov (bezpečnosť premávky, emisie motorových vozidiel, hlukové zaťaženie a pod.). Z aspektu vytvorenia resp. udržiavania pracovných miest je tiež nepostrádateľným faktom, že v prípade realizácie R7 v polohe variantu „E" je napojenie priemyselných zón nášho okolia menej vhodné. Navrhované opatrenia v tomto smere by podľa nášho názoru vôbec nesplnili svoj účel.

*Ad variant „AB“*

Podľa nášho názoru predložený variant „AB" je pre nás riešením, ktoré môžeme akceptovať. K pozitívam uvádzame predovšetkým jeho miernejší bezprostredný vplyv na naše obyvateľstvo v

intenciách vyššie uvedených. Pri jeho realizácii by zrejme dochádzalo k najmenšiemu záberu poľnohospodárskej pôdy a lesnej pôdy, tým pádom by došlo k zníženej miere intercesie do životného prostredia. Vychádzajúc z doteraz predložených dokumentácii vyhotovených k predmetnému zámeru uvedená alternatíva podľa nášho názoru zodpovedá najvhodnejšie kritériám špecifikovaným v zámere, ktoré kritéria treba zohľadniť pri plánovaní a realizácii takejto rýchlostnej cesty.

### **Združenie obcí Mikroregión Klátovské rameno, list zo dňa 6.3.2012**

Členské obce: Dunajský Klátov, Horné Mýto, Jahodná, Kútники, Malé Dvorníky, Ohrady, Povoda, Topoľníky, Trhová Hradská, Veľké Dvorníky, Vrakúň.

Starostovia Združenia obcí Mikroregión Klátovské rameno - Tókési - ág Kistérség na zasadnutí dňa 6.marca 2012 prerokovali podnety a vyjadrenia obyvateľov obcí k plánovanej výstavbe Rýchlostnej cesty R7 Holice - Dunajská Streda a Rýchlostnej cesty R7 Dunajská Streda - Nové Zámky a schválili spoločné vyhlásenie:

Varianty, ktoré obklopujú Mikroregión Klátovské rameno a prechádzajú cez územia členských obcí, znepokojujú starostov obcí a obyvateľov obcí, nakoľko varianty sú navrhnuté neracionálne a neefektívne.

- Neracionálnosť spočíva v tom, že koridory sú navrhnuté blízko obytných zón obcí. Neefektívnosť spočíva v tom, že navrhnuté riešenie má negatívne dopady na životné prostredie.

- Správa o hodnotení zovšeobecňuje dopady, ktoré budú priamo ovplyvňovať obyvateľstvo nášho regiónu. Rýchlostnú cestu R7 vybudovať cez náš región odôvodňuje tým, že skvalitní podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, s čím možno súhlasiť.

Ale zároveň nemožno súhlasiť s navrhnutými variantmi, ktoré vnášajú na Žitný ostrov vibrácie, hlukové zaťaženie, exhaláty, ktoré spôsobujú negatívny dopad na životné prostredie a na kvalitu života v našom regióne.

Na základe hore uvedených žiadame MŽP SR a NDS, a.s., aby prehodnotili vybudovanie Rýchlostnej cesty R7 podľa navrhnutých variantov, nakoľko navrhnuté varianty neriešia a ani neodbremenía od tranzitnej dopravy náš región. Sme rozhodnutí podporiť Rýchlostnú cestu R7, ale žiadame racionálnejšie riešenie, ktoré vyrieši napojenie jednotlivých častí Žitného ostrova, resp. mesta Komárno a dopravu z Maďarskej republiky cez hraničný priechod Medved'ov.

Podpísaní:

Starostka obce Dunajský Klátov

Starosta obce Horné Mýto

Starostka obce Jahodná

Starosta obce Kútники

Starosta obce Malé Dvorníky

Starosta obce Ohrady

Starosta obce Povoda

Starosta obce Topoľníky

Starosta obce Trhová Hradská

Starosta obce Veľké Dvorníky

Starosta obce Vrakúň

*Príloha č. 1:*

Ako jednu z alternatív navrhujeme:

Združenie obcí Mikroregión Klátovské rameno po prerokovaní vo všetkých dotknutých obciach dáva nesúhlasné stanovisko k variantu E (fialový) a variantu A (modrý). Združenie obcí Mikroregión Klátovské rameno považuje časť varianty B (červený) ako jednu z riešení. Variant B je trasovaný v dotyku priemyselnej zóny v Dunajskej Strede, čím presmeruje ťažkú nákladnú dopravu mimo obcí regiónu. Tento variant však požadujeme trasovať v oblasti Dunajskej Stredy južnejšie v koridore od križovatky Mliečany južne od obce Povoda, buď severne alebo južne od obce Dolný Bar.

**Mesto Dunajská Streda, Odbor stavebný, Oddelenie územného plánovania, výstavby a dopravy, list zo dňa 5.3.2012, č.j. 5521/93/2012/031-KG**

Oznámenie o správe o hodnotení a všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie bolo zverejnené v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov dňa 02.02.2012, zvesené dňa 02.03.2012. Oznámenie bolo vyvesené na informačných tabulách mesta, zverejnené na webovej stránke mesta, v Dunajskostredskom hlásniku a v Dunajskostredskej mestskej televízii. Zo strany verejnosti neboli žiadne pripomienky okrem tých, ktoré odzneli na verejnom prerokovaní dňa 17.02.2012 a tie budú zdokumentované v zápisnici z tohto prerokovania.

**Obec Veľké Blahovo, list zo dňa 16.3.2012, č.j. 182/2012**

Obec Veľké Blahovo zastúpená starostkou Obce Máriou Bödök Vám v prílohe zasielame Zaujatie stanoviska obce k zámeru „Rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda“ ako aj stanovisko občanov obce a dotknutých vlastníkov, resp. podnikateľov, ktorí nesúhlasia s variantom E.

Prílohy:

1. Zaujatie stanoviska k zámeru „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ – stanovisko obce (pozn. posudkára: je uvedené v predchádzajúcom)
2. Stanovisko k zámeru „Rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda“ – 7 strán podpisov obyvateľov
3. Stanovisko j Rýchlostnej ceste R7 – od Ing. Cséfavay P. (pozn. je uvedené v nasledujúcom)
4. Stanovisko Združenia podnikateľov a vlastníkov pozemkov k zámeru „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ – od Združenia podnikateľov a vlastníkov pozemkov v k.ú. Veľké Blahovo (4 subjekty)

*Stanovisko k zámeru „Rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda“*

Dolu podpísaní obyvatelia obce Veľké Blahovo k zámeru „Rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda“ dávame nasledovné stanovisko:

Variant E – táto alternatíva je pre nás neakceptovateľná – kategoricky ju odmietame.

V podpisových hárkoch je uvedených 107 podpisov.

**Peter Madarász, Malé Dvorníky 281, list zo dňa 6.3.2012**

Ja, dolu podpísaný Peter Madarász, bytom 929 01 Malé Dvorníky č. 281 Vám týmto dávam nasledovné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

Zásadne nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie. V prípade varianty „E“ prevládajúci smer vetra - severozápadný - by prinášal výfukové plyny, exhaláty, najzávažnejšie škodliviny a hluk priamo na celú obec Malé Dvorníky. Z uvedených dôvodov nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie, ktoré neohrozí životné prostredie obce Malé Dvorníky. Navrhujem prehodnotenie jednotlivých trasových variant vzhľadom na to, že navrhnuté riešenia sú už zastarané. V dotknutých obciach a mestách boli realizované také stavebné aktivity -

výstavba rodinných domov, obytných zón, do ktorých by výrazne zasahovali jednotlivé varianty. Z hľadiska dopravnej infraštruktúry celého Žitného ostrova dopravné napojenie jednotlivých častí Žitného ostrova nie je koncepčne dostatočne prehľadne riešené. Terajšie riešenie na všetky varianty počíta so zvýšenou dopravnou záťažou pre okolité obce mesta Dunajská Streda, aj obce Malé Dvorníky, vzhľadom na to, že tieto obce už v súčasnosti sú z dopravného hľadiska preťažené.

**Ladislav Hájos, Malé Dvorníky 213, list zo dňa 12.3.2012**

Ja, dolu podpísaný Ladislav Hájos, bytom Veľký trávnik č. 213, 929 01 Malé Dvorníky, Vám týmto dávam nasledovné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

Zásadne nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie. V prípade varianty „E“ prevládajúci smer vetra - severozápadný - by prinášali výfukové plyny, exhaláty, najzávažnejšie škodliviny a hluk priamo na celú obec Malé Dvorníky. Z uvedených dôvodov nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie, ktoré neohrozí životné prostredie obce Malé Dvorníky. Navrhujem prehodnotenie jednotlivých trasových variant vzhľadom na to, že navrhnuté riešenia sú už zastarané. V dotknutých obciach a mestách boli realizované také stavebné aktivity - výstavba rodinných domov, obytných zón, do ktorých by výrazne zasahovali jednotlivé varianty. Z hľadiska dopravnej infraštruktúry celého Žitného ostrova dopravné napojenie jednotlivých častí Žitného ostrova nie je koncepčne dostatočne prehľadne riešené. Terajšie riešenie na všetky varianty počíta so zvýšenou dopravnou záťažou pre okolité obce mesta Dunajská Streda, aj obce Malé Dvorníky, vzhľadom na to, že tieto obce už v súčasnosti sú z dopravného hľadiska preťažené.

**Gabriel Marczell, Malé Dvorníky 342, list zo dňa 6.3.2012**

Ja, dolu podpísaný Gabriel Marczell, bytom Ulica kráľa Štefana 342, 929 01 Malé Dvorníky Vám týmto dávam nasledovné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa § 35 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

Zásadne nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie. V prípade varianty „E“ prevládajúci smer vetra - severozápadný - by prinášal výfukové plyny, exhaláty, najzávažnejšie škodliviny a hluk priamo na celú obec Malé Dvorníky. Z uvedených dôvodov nesúhlasím s variantom E a doporučujem iné riešenie, ktoré neohrozí životné prostredie obce Malé Dvorníky.

Navrhujem prehodnotenie jednotlivých trasových variant vzhľadom na to, že navrhnuté riešenia sú už zastarané. V dotknutých obciach a mestách boli realizované také stavebné aktivity - výstavba rodinných domov, obytných zón, do ktorých by výrazne zasahovali jednotlivé varianty. Z hľadiska dopravnej infraštruktúry celého Žitného ostrova dopravné napojenie jednotlivých častí Žitného ostrova nie je koncepčne dostatočne prehľadne riešené. Terajšie riešenie na všetky varianty počíta so zvýšenou dopravnou záťažou pre okolité obce mesta Dunajská Streda, aj obce Malé Dvorníky, vzhľadom na to, že tieto obce už v súčasnosti sú z dopravného hľadiska preťažené.

**Ing. arch. Zoltán Molnár, Agátova 25, Dunajská Streda, list zo dňa 20.2.2012**

Súhlasíme so záverečným zhrnutím „Rýchlostná cesta R7, Holice - Dunajská Streda“:

Spracovateľ navrhuje viesť trasu v trase navrhovaného modrého variantu A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1, resp. 2.

V severozápadnej časti mesta Dunajská Streda sa nachádza bytová zástavba a v schválenom územnom pláne susediace zóny FN3, FN6, FN29, FN32, GN37 sú určené výlučne na bytovú zástavbu - plochy čistého bývania - rodinné domy. Príslušné technické normy z hľadiska ochrany životného prostredia jednoznačne stanovia zásady vedenia trasy rýchlostných dráh - (napr. vedľa priemyselnej zóny). V prípade varianty „E“ táto požiadavka nie je splnená a ďalej prevládajúci smer vetra- severozápadný- by prinášal výfukové plyny, exhaláty, najzávažnejšie škodliviny a hluk priamo na celé mesto. Z uvedených dôvodov komisia výstavby a ZP odporúča

hospodárnejšie varianty „A“ a „B“ vedľa už existujúcej preložky štátnej cesty I/63, ktoré vyhovujú predpisom STN a neohrozia životné prostredie celého mesta ďalším znečistením. Variantu „E“ neodporúča.

Pri variantoch „A“ a „B“ doporučuje vyriešiť napojenie štátnej cesty II/507 (Galantskej) na rýchlostnú dráhu R7 východne mimo mesta.

**Ing. Peter Teleky, Boriny 1368/8, Dunajská Streda, list zo dňa 27.2.2012**

Vážené ministerstvo životného prostredia, ako vlastník nehnuteľnosti pred dokončením v obci Jastrabie Kračany Vás týmto upozorňujem na nasledovné závažné skutočnosti (body 1. a 2.) resp. vyslovujeme požiadavky uvedené v bodoch 3., 4. a 5.:

Pri plánovaní rýchlostnej cesty R7 ste vychádzali z neaktuálnej, resp. nesprávnej katastrálnej mapy obce Jastrabie Kračany. Juhovýchodne od starej časti obce Jastrabie Kračany sa vybudovala nová zóna individuálnej bytovej výstavby (IBV), ktorá sa nachádza o cca. 150 m bližšie k plánovaným úsekom rýchlostnej cesty v porovnaní s Vami uvažovanou hranicou obce Jastrabie Kračany.

Vzhľadom na to, že sa jedná o novú individuálnu bytovú výstavbu obce Jastrabie Kračany - s ktorú ste neuvažovali - týmto Vás dôrazne žiadam o zapracovanie tejto skutočnosti do Vašich podkladov a o nové posúdenie vplyvu rýchlostnej cesty na toto územie, s dôrazom na hlučnosť a prašnosť!

Úplne vylučujeme a nesúhlasíme s variantom E, ktorý by viedol v tesnej blízkosti novej IBV obce Jastrabie Kračany!

Pri realizácii varianty A1 požadujeme protihlukové opatrenia vo forme protihlukovej steny! Prikláňame sa k variante A=B.

**Silvia Grófová a Jozef Gróf, Kútniky, list zo dňa 13.3.2012**

Vami navrhované varianty výstavby rýchlostnej cesty R7 /ďalej len ako RC R7/ sú pre nás ako obyvateľov „dotknutých obcí“ neakceptovateľné. Pri návrhoch sa vychádzalo z nesprávnych a zastaraných máp. Ani jeden z uvedených variantov nie je podľa môjho názoru logický, ani pre mňa, ani pre ostatných obyvateľov obcí Kútniky a Blažov, aj keď chápeme, že takáto rýchlostná komunikácia je veľmi potrebná.

Vyhovujúce riešenie existuje, je dokonca lacnejšie ako vami navrhnuté varianty: navrhujeme variant smerujúci viac južne od Dunajskej Stredy, a to od 34.0 km na juh, južne od obce Povoda, čím sa vytvorí trasa medzi obcami Povoda a Vrakúň v dostatočnej vzdialenosti od obytných zón. Toto vyjadrenie ste dostali už aj od starostu obcí.

Uvádzam vám nasledovné argumenty, ktoré by ste mali vziať pri posudzovaní výstavby do úvahy:

Toho času v projekte navrhované a nedomyslené uvedené varianty RC R7 sú v bezprostrednej blízkosti rodinných domov - od cca 60 m do 300 m! a tým pádom vôbec neplnia účel, na ktoré bol navrhnuté. Pýtam sa Vás, či by ste v klude bývali a súhlasili s VAŠIMI NÁVRHMI v niektorej z týchto obcí, keby vám popod okná viedla takáto rýchlostná komunikácia??!!

Ďalšia vec: obec Kútniky-Blažov by presne v strede dediny R7 rozpolila na dve časti, čo je obrovská hlúposť. Obyvatelia v obciach by trpeli nadmerným hlukom a znečisteným ovzduším, čo by malo zjavné následky na ich zdraví a v neposlednej miere aj škody na ich majetku. Práve naopak, pri projektovaní by sa malo vychádzať z toho, ako znížiť negatívne dopady cestnej dopravy na životné prostredie dotknutých obcí. Z hľadiska životného prostredia by pri vybudovaní hore uvedených variantov RC R7 muselo dôjsť k výрубe veľkého množstva stromov a pri variante „E“ sa ich počet výrazne zníži. Presné počty sme ako obyvatelia dokladali v tabuľkách už dávnejšie. V neposlednom tade znova opakujem, na základe zistení a skúmaní detailov je variant „E“ aj lacnejší, aj keď je o pár metrov dlhšia ako ostatné vami navrhované varianty.

Zároveň Vás žiadam o priebežnú písomnú informáciu o rokovaní ohľadne tejto veci. na doleuvedenú e-mailovú adresu: [silvia.grofova@gmail.com](mailto:silvia.grofova@gmail.com).



### **Zoltán Kovács, Blažov 569, Kútники, list zo dňa 27.2.2012**

Písomné vyjadrenie na verejnom prerokovaní: Výlučne podporujem len variant „E“.

1/Samotné oboznamovanie občanov o navrhovanej stavbe je organizované zo strany NDS nedostatočne. Každý občan by mal dostať vopred do schránky stručné hlavné informácie o trase a jeho variantoch. Takéto informácie sme obdržali až na jednaní. Okrem toho informácia o termíne jednania bola len na čakárňach SAD, preto účasť na jednaní bola zanedbateľná. Rozdelenie jednania na dva časové termíny je nelogické - jednanie o trase vedúcej okolo obce Kútники je roztrhnuté na dve časti. Navrhujem preto nový termín jednania s dôkladným oboznámením občanov o zámeroch NDS. Je to vážna vec, ktorá zasluhuje tvrdší postup obce voči NDS, ktorá účasti a oboznámeniu občanov podľa môjho názoru, venuje len formálnu pozornosť.

2/Trasa diaľnice R7 tak, ako ju navrhuje NDS Bratislava-Dunajská Streda-Nové Zámky, nebude slúžiť občanom bývajúcim v okolí Dunajskej Stredy, ale prevažne tranzitnej doprave smerom na stredné a východné Slovensko. Pre občanov D. Stredy a okolia je dôležitá len rýchlostná cesta Šamorín-Bratislava, pretože Žitný ostrov inklinuje pracovne k Bratislave, preto v tomto úseku a NIKDE INDE vznikajú dopravné problémy. Ďalšou časťou budúcej trasy R7 by skôr mohol byť úsek D. Streda-Komárno s napojením na maďarskú diaľnicu v úseku hraničného priechodu Medved'ov-Vámoszabadi, prípadne aj Komárno-Komárom. Trasa na Nové Zámky nemá opodstatnenie. (Ing. Dušan Riava, Blažov 110, Kútники zo dňa 28.2.2012)

3/Vzhľadom na unikátne prírodné bohatstvo Žitného ostrova - kvalitná voda a pôda - je potrebné zvážiť aj inú - úplne revolučnú a modernú variantu - namiesto R7 zdvojkolažiť a elektrifikovať železničnú trať Bratislava-Komárno s jestvujúcim pokračovaním do Nových Zámkov a s prepojením na maď. železnicu MÁV v Komárne.

4/Rýchlostná cesta R7 tak, ako ju navrhuje NDS, ťažko a nenávratne poškodí a aj zničí životné prostredie obyvateľov okolia Dunajskej Stredy. Najviac bude poškodená obec Kútники, najmä v časti Blažov, avšak negatívny dopad R7 bude mať aj na ďalšie obce. Jedinou prednosťou Blažova bolo tiché a kľudné bývanie, pretože inak obec je zaostalá, bez kanalizácie a cyklistických chodníkov do D. Stredy. Obec sa postupne vyľudní.

5/Nemenej závažným negatívnym dopadom R7 je nenávratné zničenie obrovského množstva ornej pôdy a ohrozenia spodných vôd pri haváriách na rýchlostnej ceste, ktorých výskyt, vzhľadom na podstatný vzrast tranzitnej dopravy, vzrastie.

Záver : Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R 7 ťažko a nenávratne poškodí životné prostredie a prírodné bohatstvá Žitného ostrova a životného prostredia, jeho obyvateľov. Naviac nerieši dopravu do Komárna a Maďarska. Preto ju treba ODMIETNUŤ vo všetkých variantoch, počínajúc úsekom od Šamorína. Je potrebná široká diskusia za účasti obyvateľov Žitného ostrova, ktorí musia povedať hlavné slovo. Takto sa stavajú diaľnice v Rakúsku a Nemecku. Ako príklad, síce zdĺhavého ale výborného riešenia, uvádzam diaľnicu Jarovce-Kittsee. Naša NDS sa bohužiaľ nepoučila z chýb, ktoré boli urobené pri doterajšej stavbe diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku. Občan ostal na poslednom mieste. Naviac, s blížiacimi sa voľbami je racionálne počkať na novú vládu a potom doriešiť. POZOR nie odstaviteľ !!! infraštruktúru Žitného ostrova.

Prosím, aby sa moje stanovisko doručilo pánu starostovi a Obecnému zastupiteľstvu obce Kútники. Vyhradzujem si právo zaslať kópie aj iným inštitúciám.

### **Ing. Pál Cséfalvay, Korzo B. Bartóka 788, Dunajská Streda, list zo dňa 15.3.2012**

Vo Veľkom Blahove vlastním pozemky, konkrétne parc. č. 898, parc. č. 899, parc. č. 902/3, parc. č. 902/4. Vplyv a účinnosť výstavby rýchlostnej cesty R7 by bol na tieto parcely nedohľadný. Variant E mi nevyhovuje, nakoľko by krížil a rozdelil spomínané pozemky. Po vydiskutovaní

záležitosti s viacerými vlastními tejto oblasti sme konštatovali, že Variant E nepodporujeme. Variant A1 alt. II by bol pre obec, ako aj pre vlastníkov pozemkov z nášho hľadiska najvýhodnejší. Teda podporujeme výstavbu Variant A1 alt. II.

#### **Združenie podnikateľov a vlastníkov pozemkov v k.ú. Veľké Blahovo**

Ako Združenie podnikateľov a vlastníkov pozemkov v katastrálnom území Veľké Blahovo, ktoré môžu byť dotknuté výstavbou rýchlostnej cesty R7, dávame týmto nasledovné stanovisko k zámeru výstavby „Rýchlostnej cesty R7, Holice - Dunajská Streda“:

S výstavbou varianty E zásadne nesúhlasíme. Pri tomto variante výstavby by boli totiž dotknuté pozemky v našom vlastníctve, na ktorých plánujeme ako podnikateľské subjekty realizovať výstavbu logistického areálu.

Prostredníctvom našej investície plánujeme v logistickom areáli vytvoriť väčší počet pracovných miest, ktoré vzhľadom na stav nezamestnanosti v regióne môžu pozitívne ovplyvniť hospodársky vývoj. Navyše pri logistických službách ide o služby s veľkým potenciálom na ďalší rozvoj v tomto regióne a nejde o služby s nízkou pridanou hodnotou. Neplánujeme realizovať investíciu, pri ktorom budú zamestnanci vykonávať iba jednoduché manuálne práce, ktoré pracovné miesta môžu byť zrušené zo dňa na deň a presunuté do iných oblastí regiónu, ale plánujeme vytvoriť pracovné miesta dlhodobého charakteru, ktoré si vyžadujú komplexnejšie zručnosti. Navyše región súrne potrebuje rozvoj malých a stredných podnikateľov, medzi ktorých patria aj podnikatelia z nášho združenia. Naše investičné plány teda znižujú stav nezamestnanosti, vytvárajú nové pracovné miesta s vyššou pridanou hodnotou, pozitívne ovplyvňujú rozvoj malých a stredných podnikateľov a samozrejme aj hospodársky rozvoj regiónu. Pri výstavbe varianty E však bude realizácia výstavby logistického areálu absolútne znemožnené, a to vzhľadom na výstavbu rýchlostnej cesty na dotknutých pozemkoch.

Na druhej strane však jednoznačne súhlasíme s výstavbou varianty AB aj vzhľadom na povahu plánovanej investície - výstavby logistického areálu

Ing. Zoltán Fekete INCOMAX , SLOVAKIA, spol. s r.o., Rustique, a.s., FEZO PALLETS & MORE, s.r.o.

#### **Banner Baterie SR, s.r.o. Kostolné Kračany 149, list zo dňa 28.2.2012**

Spoločnosť Bawart Real OEG, Salzburgerstrasse 298, 4060 Leonding, Rakúsko, registrovaná v obchodnom registri Krajského súdu Linz pod číslom FN 284882w (ďalej len „Bawart Real“), a spoločnosť Banner Batérie SR s.r.o., IČO: 35 833 688, so sídlom: Kostolné Kračany 149, 930 03 Kostolné Kračany, spoločnosť zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Trnava, v odd. Sro, vo vl. č. 19013/T (ďalej len „Banner Batérie“) obe spoločnosti zastúpené Ing. Ivanom Mészárosom, CSc., touto cestou podávajú nasledovné stanovisko k navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Holice - Dunajská Streda“ v nadväznosti na doručený dokument „Správa o hodnotení - všeobecné zrozumiteľné záverečné zhrnutie“ z novembra 2011 (ďalej aj „záverečné zhrnutie“), spracovaný spoločnosťou EKOJET, s.r.o. (ďalej aj „spracovateľ“) pre navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej aj „navrhovateľ“).

Spoločnosť Bawart Real OEG je vlastníkom pozemkov - parc. č. 257/67, 257/200, 257/201, 257/202 nachádzajúcich sa v katastrálnom území Kostolné Kračany a spoločnosť Banner Batérie SR je vlastníkom pozemkov nachádzajúcich sa v katastrálnom území Kostolné Kračany- parc.č. 257/94, parc.č. 250/40, parc.č. 257/121, parc.č. 250/64, parc.č. 257/69, parc.č. 257/70, parc.č. 257/105, parc.č. 257/104, parc.č. 257/161 a súčasne je stavebníkom výrobného závodu na pozemku parc. č. 257/67.

Spracovateľ na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov činností rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice - Dunajská Streda na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie

považoval ako najoptimálnejší variant vedenia nového koridoru cesty medzinárodného významu R7 Holice - Dunajská Streda, variant označený ako A1 alt. II - (modrý) v kombinácii so subvariantom 1, resp. 2. s miernou preferenciou subvariantu 1. Variant A1 alt. II- (modrý) v kombinácii so subvariantom 3, variant E-(fialový) a variant A=B-(červený) sa umiestnili na treťom mieste a z ohľadom multikriteriálneho hodnotenia ich považoval za porovnateľné varianty. Súčasne spracovateľ mal za to, že všetky navrhované varianty umiestnenia vedenia nového koridoru cesty R7 Holice -Dunajská Streda sú realizovateľné.

Variant A1 alt. II - (modrý) v kombinácii so subvariantom 2. je pre naše spoločnosti neakceptovateľný!

Tak ako sme uvádzali v doterajšom prejednaní, v prípade realizácie tohto subvariantu dôjde ku kolízií z už existujúcou technickou infraštruktúrou pre priemyselný park „Žitný ostrov - Kostolné Kračany" ako aj technickou infraštruktúrou budúceho výrobného závodu Banner Batérie, ako aj k záberu pozemkov vo vlastníctve našich spoločností. Realizovaním tejto varianty by, okrem iného došlo, aj k poškodeniu práv našich spoločností, ktoré sme nadobudli na základe už vydaných rozhodnutí.

Z hľadiska spracovateľom vybraných optimálnych variantov vedenia nového koridoru cesty R7 Holice - Dunajská Streda je pre našu spoločnosť akceptovateľný „Variant A1 alt. II- (modrý) v kombinácii so subvariantom 1".

V súvislosti s predloženým záverečným zhrnutím chceme poznamenať, že pri vypracovaní hlukovej štúdie nebol umiestnený merný bod v priestoroch priemyselného parku „Žitný ostrov - Kostolné Kračany", a preto žiadame, aby vo vyššom stupni projektovej dokumentácie boli pri návrhu optimálnej trasy rýchlostnej cesty R7 merané hodnoty hluku aj k budovám, ktoré sa nachádzajú, resp. ktoré budú vybudované v areáli priemyselného parku „Žitný ostrov - Kostolné Kračany" a bolo rešpektované umiestnenie výrobného závodu Banner Batérie SR v areáli priemyselného parku „Žitný ostrov - Kostolné Kračany" a s tým súvisiace technické infraštruktúry pre tento závod a priemyselný park.

Záverom si dovoľujeme uviesť, že pre naše spoločnosti je akceptovateľné aj vedenie nového koridoru cesty R7 Holice - Dunajská Streda označeného v záverečnom zhrnutí ako „Variant E-(fialový)".

Súčasne si Vás dovoľujeme požiadať o priebežné informovanie o riešení danej veci.

### **Iné stanoviská**

**Na NDS, a.s. napísal pán. Ing. arch. Szilárd Fónod z Kútник**, že požaduje vedenie trasy mimo zastavané územie obce Kútniky a požaduje, aby bol účastník konania v ďalšom povoľujúcom konaní.

Listom zo dňa 20.4.2012 mu odpovedala NDS, a.s., v tom zmysle, že požiadavky budú zohľadnené a že bude účastník konania (na vedomie MŽP SR).

**Na Obecný úrad v Kútnikoch napísal pán Dušan Riava z Kútnik** (na vedomie MŽP SR), že nesúhlasí s vedením trasy v blízkosti obce Kútniky, časť Blažov.

*Stanovisko bolo zohľadnené v opatreniach.*

### **Vyhodnotenie zaslaných stanovísk**

Zaslané stanoviská možno rozdeliť do niekoľkých skupín:

- súhlasné prevažujúce stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou variantu A1 alt. II modrý v kombinácii so subvariantom 1, resp. 2,

- súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou variantu E fialový s podmienkami (dve stanoviská),
- súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou variantu A=B červený (tri stanoviská),
- súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou jedného variantu s požiadavkami na realizáciu ďalších opatrení, resp. s požiadavkami technického charakteru,
- zásadne nesúhlasné stanoviská s variantom E fialovým s odporúčením iného variantu, resp. s odporúčením iného riešenia,
- súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou, avšak s iným riešením trasovania, napr. variant A=B červený vedený južnejšie,
- stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru bez námietok, resp. s požiadavkami na ďalšie opatrenia, resp. na technické riešenie.

Zásadný nesúhlas s navrhovanou činnosťou bol zaznamenaný vo dvoch stanoviskách občanov (p. Grófová, p. Gróf a Ing. Riava z obce Kútiky).

Možno tiež konštatovať, že dotknuté VÚC, mesto a obce vyjadrili súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou s odporúčaním konkrétneho variantu, resp. iného riešenia.

Na verejnom prerokovaní dotknutí obyvatelia mali zásadné výhrady ku konkrétnym variantom (nesúhlasné stanoviská), k výstavbe rýchlostnej cesty však vo všeobecnosti pripomienky nemali za podmienok, že sa budú realizovať opatrenia na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov.

## **5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona**

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval v zmysle ustanovení § 36, odsek 6 a 7 zákona č. 24/2007 Z. z. RNDr. Ivan Jakubis zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých fyzických osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 203/97-OPV. Závery posudku sú premietnuté do Záverečného stanoviska.

Spracovateľ odborného posudku pri konečnom návrhu optimálneho variantu „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ uvádza aj nasledovné skutočnosti:

- Správa o hodnotení bola spracovaná na základe rozsahu hodnotenia, ktorý bol vydaný po vypracovaní zámeru navrhovanej činnosti.
- S odporúčeným variantom spracovateľmi správy o hodnotení A1 alt. II subvariant 1 v zásade súhlasí prevažná časť dotknutých orgánov, organizácií, dotknutých obcí a mesto Dunajská Streda.
- Z hľadiska trasovania je výhodnejší ako varianty E a A=B, keďže je vedený v koridore súčasnej cesty I/63 (nezaťažuje územie v novej trase), nevýhodou je však potreba preložky cesty I/63.
- Preložka cesty I/63 subvariant 1 má oproti subvariantom 2 a 3 najvýhodnejšie trasovanie a zohľadňuje v plnej miere požiadavky dopravnej obsluhy územia (komplexné napojenie priemyselnej zóny mesta D. Streda).
- Trasa R7 v uvedenom variante má najmenší vplyv na novú fragmentáciu územia a biotopov, jeho nevýhodou je kumulácia bariérového efektu (R7 a nová súbežná trasa preložky cesty I/63) pre migráciu živočíchov.
- Variant A1 alt. II modrý je vedený takmer v celej trase v dostatočnej vzdialenosti od zastavaného územia, jeho nevýhodou je koniec úseku s nadväzujúcou trasou rýchlostnej cesty

R7 D. Streda – Nové Zámky, kde vzniká kumulácia nepriaznivých vplyvov oboch úsekov na obyvateľstvo v obci Kútники, časť Blažov.

Aj napriek niektorým uvedeným nedostatkom navrhovaného riešenia, spracovateľ odborného posudku odporúča predmetný úsek R7 ďalej pripravovať vo variante **A1 alt. II subvariant 1**, ktorý je z hľadiska vplyvov na životné prostredie najoptimálnejším zo všetkých posudzovaných variantov.

#### IV. KOMPLEXNÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Ako vyplýva z predloženej dokumentácie, predchádzajúcich častí odborného posudku, záznamu z verejného prerokovania a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie navrhovanej činnosti, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy.

##### Vplyv na obyvateľstvo

###### 1. Dotknutí obyvateľia

Navrhované varianty sú vedené mimo intravilán obcí, čím sa minimalizujú negatívne vplyvy na obyvateľstvo. Priamo dotknutí obyvateľia budú v úsekoch, kde sa rýchlostná cesta približuje k existujúcej zástavbe a jej prevádzka tu môže negatívne vplyvať produkciou znečisťujúcich látok do ovzdušia a hlukom, resp. kde rýchlostná cesta prechádza pozemkami, ktoré sú v ich vlastníctve. Ide o nasledovné úseky:

Variant A1 alt. II modrý	Úsek R7	Dotknuté územie
	km 23,0 – 23,2	Holice
	km 33,0 – 33,5	Mliečany
	km 34,8 – 36,2	Povoda
Variant E fialový	km 26,8 – 27,2	Vieska
	km 28,0 – 29,0	Jastrabie Kračany
	km 31,0 – 31,5	Veľké Blahovo
	km 32,2 – 33,0	Vydrany, Malé Blahovo
Variant A=B červený	km 23,0 – 23,2	Holice
	km 28,0 – 29,0	Kráľovičove Kračany
	km 30,0 – 31,0	Kostolné Kračany
	km 32,8 – 33,3	Mliečany
	km 34,8 – 36,2	Povoda

Nepriamo budú ovplyvnení obyvateľia dotknutého regiónu v pozitívnom zmysle, a to zlepšením dopravnej situácie v širších súvislostiach.

V etape výstavby bude na obyvateľov vplývať stavebný ruch zo staveniska a z prepravných trás so všetkými jeho negatívnymi prejavmi (znečistenie ovzdušia, hluk, vibrácie, obmedzenie dopravy, obmedzenie prístupu). Uvedené vplyvy sa dotknú najmä obyvateľov v blízkosti staveniska.

V etape prevádzky navrhovanej činnosti bude možnosť negatívneho ovplyvnenia dotknutých obyvateľov redukovaná najmä riešením trasy rýchlostnej cesty a ďalšími technickými opatreniami. Je ich však potrebné realizovať v rozsahu podľa identifikovaných negatívnych vplyvov (zdravotné riziká).

## 2. Zdravotné riziká

Riziká počas výstavby vyplývajú z charakteru a druhu práce, jedná sa o náročnú líniovú stavbu s mostnými objektmi a križovatkami. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, čím sa zvýši hluku, vibrácie, prašnosť a produkcia emisií. Stavebné činnosti však nebudú mať významný vplyv na zdravotný stav obyvateľov, vplyvy budú len dočasné. Dôkladnou organizáciou práce je možné tieto riziká minimalizovať. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečie úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod. Tieto riziká je možné eliminovať len pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci.

Riziká ovplyvnenia zdravotného stavu obyvateľov počas prevádzky možno posudzovať cez vplyv dopravy na znečistenie ovzdušia, na hlučnosť a vibrácie v prostredí. Tieto vplyvy sa na zdravotnom stave môžu prejavovať pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentraciami prekračujúcimi hygienické limity.

Z rozptylovej štúdie vyplýva, že hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v sledovanom období nepresiahli limitné hodnoty.

Pre hodnotenie vplyvov hluku na obyvateľstvo bola vypracovaná hluková štúdia, v ktorej bol posúdený aj výhľadový stav. Pri tomto scenári bolo vypočítané prekračovanie prípustných hodnôt hluku v konkrétnych úsekoch rýchlostnej cesty. Vzhľadom na túto skutočnosť bola hlukovou štúdiou navrhnutá realizácia protihlukových opatrení vo forme protihlukových stien. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od rýchlostnej cesty dostáva pod hygienický limit a prevádzka na nej nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravie dotknutého obyvateľstva.

Vplyv vibrácií hodnotený nebol, avšak predpokladáme, že vzhľadom na vzdialenosť rýchlostnej cesty od zástavby nebudú hodnoty vibrácií prekračovať hygienické limity.

Okrem uvedených priamych zdravotných rizík sa môže negatívne prejavovať najmä v psychologickej rovine bariérový efekt komunikácie a havarijné situácie (dopravné nehody).

## 3. Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Negatívny vplyvy predstavujú hlavne majetkovú ujmu so všetkými sociálnymi a ekonomickými aspektmi.

Pozitívne vplyvy sa prejavujú vo zvýšení bezpečnosti, plynulosti premávky, v poklese cestovného času užívateľov a úsporami prevádzkových nákladov vozidiel. Prejavujú sa u užívateľov ciest, ktorí sa presunú na novú komunikáciu, ale aj tých, ktorí zostanú na pôvodnej komunikácii. Úspory prevádzkových nákladov sú prínosy pre užívateľov ciest, ktoré sú dosiahnuté zvýšením kvality trasy, ktorá by mala priaznivo vplyvať na plynulosť dopravy. V nepatrnej miere navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní zamestnanosť a podnikateľské aktivity.

## 4. Narušenie pohody a kvality života.

K narušeniu pohody a kvality života obyvateľov bude dochádzať počas výstavby zvýšenou hlučnosťou, prašnosťou, vibráciami, ale aj zvýšenou premávkou staveniskovej dopravy po verejných komunikáciách (obmedzenie dopravy).

Narušenie pohody a kvality života počas prevádzky môže nastať nielen u obyvateľov v blízkosti rýchlostnej cesty, ale aj narušením prirodzenej estetiky krajinného prostredia výstavbou nového prvku v krajine. Vizuálny faktor pohody je výrazne subjektívnou kategóriou, ktorú väčšina obyvateľstva vníma indiferentne. Najväčší vizuálny vplyv v krajine, oproti nulovému stavu, budú mať mostné objekty a križovatky.

## *5. Prijateľnosť činnosti pre dotknutú obec*

Podľa stanovísk je navrhovaná činnosť prijateľná pre všetky dotknuté obce a mesto Dunajská Streda.

### **Vplyvy na prírodné pomery**

#### *1. Vplyv na horninové prostredie a reliéf*

Vo všeobecnosti medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby rýchlostnej cesty na horninové prostredie a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Nepriamy vplyv je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať zo zdrojov v okolí. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia rýchlostnej cesty (násyp, zárez, most) a inžiniersko-geologických vlastností horninového prostredia.

Podľa regionálnych podmienok plánovaná trasa rýchlostnej cesty v posudzovaných variantoch je vedená v pomerne jednoduchých inžiniersko-geologických pomeroch a v prakticky rovinatom reliéfe, čím je eliminované riziko vzniku geodynamických javov (zosuvy, erózia a pod.). Nevýhodou inžiniersko-geologických vlastností podložia je však riziko znečistenia horninového prostredia vzhľadom na prítomnosť dobre priepustných štrkových zemín a možnosť šírenia kontaminácie. Toto riziko je najaktuálnejšie počas výstavby, kedy budú obnažené štrkové horizonty pri zakladaní objektov rýchlostnej cesty, kedy môže dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do prostredia, čo je však potrebné eliminovať organizáciou výstavby a dodržiavaním príslušných opatrení.

#### *2. Vplyv na klimatické pomery*

Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno hodnotiť pre všetky varianty ako minimálne.

#### *3. Vplyvy na ovzdušie*

V etape výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy a z ťažkých stavebných mechanizmov. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky možno očakávať zvýšenie emisného zaťaženia v najbližšom okolí trasy rýchlostnej cesty.

#### *4. Vplyvy na povrchovú vodu*

Pre ovplyvnenie kvality povrchovej vody v čase výstavby možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť najmä krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác v bezprostrednom kontakte s povrchovými tokmi a to najmä pri výstavbe mostných objektov. V súvislosti s týmito prácami môže dôjsť zanášaniam dna vodných tokov suspendovanými časticami vo forme piesku, ílu a bahna z odkrytej pôdy. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác, nakoľko sa počíta s realizáciou protierózných opatrení na násypoch telesa rýchlostnej cesty. Ďalším významným vplyvom na povrchové vody počas výstavby je možné znečistenie povrchových vôd vplyvom úniku znečisťujúcich látok (pohonné hmoty, oleje). Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov. Riziko znečistenia je však potrebné eliminovať organizáciou výstavby a dodržiavaním príslušných opatrení.

V období prevádzky rýchlostnej cesty môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd povrchového odtoku z vozovky a mostov do povrchového toku. Vzhľadom na to, že sa uvažuje s budovaním cestnej kanalizácie a s prečisťovaním odvádzaných vôd pred ich vyústením, vplyv znečisťovania povrchových vôd počas prevádzky nepredpokladáme.

Vzhľadom na hydrologické pomery ide o Mliečanský kanál a Lidérsky kanál pri variantoch A1 alt. II modrý a A=B červený, variant E fialový nekrižuje žiadne vodné toky.

#### 5. Vplyvy na podzemnú vodu

Z hodnotenia vplyvov na podzemnú vodu vyplýva, že navrhované trasy rýchlostnej cesty sú v celom úseku vedené v hydrogeologicky významnom území s výskytom strategických zásob podzemných vôd (CHVO Žitný ostrov).

Vysoká priepustnosť štrkového kolektora podzemných vôd vytvára dobré podmienky pre rýchlu migráciu kontaminantov a stupeň ich zraniteľnosti možno klasifikovať ako vysoký. Najrizikovejšie činnosti predpokladáme počas výstavby pri zakladaní mostných objektov, kedy predpokladáme priamy zásah do kolektora podzemných vôd počas realizácie pilotovacích prác.

Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných vôd počas výstavby pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

- úniky látok zo stavebných dvorov a stavebných mechanizmov,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska,
- havarijné úniky nebezpečných látok.

Počas prevádzky sa uvažuje s čistením odvádzaných vôd z povrchového odtoku (dažďových vôd) z vozovky rýchlostnej cesty a spevnených plôch SSÚR, vplyv na podzemné vody pri ich vsakovaní nepredpokladáme. Splaškové vody počas prevádzky SSÚR budú zachytávané v žumpách, resp. budú prečisťované prostredníctvom ČOV.

#### 6. Vplyvy na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčnosti časti pôdneho fondu. Medzi ďalšie vplyvy počas výstavby a prevádzky na pôdny fond môžeme zaradiť aj:

- vplyvy na stabilitu pôdy – degradácia fyzikálno – mechanických vlastností pôdy,
- vplyvy na kvalitu pôdy – v zmysle zmien produkčnej schopnosti pôdy a možnej kontaminácie pôd v okolí navrhovaných trás rýchlostnej cesty a prístupových ciest na stavenisko.

Uvedené vplyvy sa viažu na etapu výstavby aj prevádzky a predstavujú riziká v súvislosti s:

- budovaním nových prístupových ciest na stavenisko,
- pohybom stavebných mechanizmov
- intenzitou cestnej premávky na rýchlostnej ceste.

Budovaním nových prístupových ciest na stavenisko dôjde k ďalšiemu záberu pôdy a pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá mechanické poškodenie pôd. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Inou zmenou kvality pôdneho fondu je možná kontaminácia pôd počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty. Počas výstavby sú najviac ohrozené priestory kumulácie stavebných prác - okolie väčších stavebných objektov, stavebné dvory, odstavné plochy strojov a zariadení. Na základe pozorovaní vplyvu výfukových plynov na vegetáciu je možné za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd považovať zónu do vzdialenosti cca 30 m od rýchlostnej cesty. Možná kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je vzhľadom k ich fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminovateľnosti je priepustnosť pôd a substrátu.



## 7. Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

### Vplyvy počas výstavby

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú vo vegetácii, v druhovom zložení, a často krát majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiadúcim dopadom.

Antropické zásahy, ktoré prebiehali v minulosti v riešenom území a prevažujúca intenzívna poľnohospodárska činnosť mali za následok na mnohých miestach likvidáciu voľnej zelene, čím došlo k zániku hodnotných biotopov. Aj napriek týmto vážnym zásahom do krajiny a do ekosystémov sa v posudzovanom území vyskytujú zvyšky biotopov, ktorým je potrebné vzhľadom na silnú antropizáciu územia venovať zvýšenú pozornosť.

Priame vplyvy na biotu počas výstavby spočívajú vo fyzickej likvidácii niektorých ekosystémov (rastlín a živočíchov) záberom územia pre teleso rýchlostnej cesty a vytvorením podmienok pre šírenie ruderalných druhov. Vybudovaním novej líniovej stavby dochádza k fragmentácii pôvodne celistvých ekosystémov, v ktorých rýchlostná cesta vystupuje ako bariéra. Pri stavebných prácach dochádza často k aj mechanickému poškodzovaniu ekosystémov v okolí stavby.

Pri hodnotení významnosti vplyvov je potrebné brať do úvahy biotickú významnosť územia, ktorým posudzované trasy rýchlostnej cesty povedú, plošný rozsah priameho zásahu i intenzitu zásahov do prírodného prostredia súvisiacu s náročnosťou výstavby.

Medzi najvýznamnejší vplyv možno jednoznačne zaradiť zásahy do biotopov. Z ďalších priamych vplyvov je možné identifikovať napr.:

- zásahy do brehových porastov,
- zásah do nelesnej drevinovej vegetácie
- ďalšie šírenie nepôvodných (inváznych) druhov ako aj druhov ruderalnej vegetácie, ktoré sa budú expanzívne rozširovať,
- vznik nových rastlinných spoločenstiev a nových biotopov pri prípravných a stavebných prácach a vplyvom zmien, ktoré v území nastanú.

Navrhovaná činnosť zasahuje do biotopov európskeho významu, ktoré sú zastúpené najmä lesnými biotopmi Ls 1.2 dubovo-brestovo-jaseňové nízinné lužné lesy. Najväčší záber biotopu je pri variante E fialovom a pri variante A1 alt. II modrý v kombinácii so subvariantom 3.

Podľa § 6 ods. 1 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto zamýšľa zasiahnuť do biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu spôsobom, ktorým môže biotop poškodiť alebo zničiť, povinný vyžiadať si súhlas obvodného úradu životného prostredia. Ak zásahom dôjde k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je žiadateľ povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia vyplývajúce najmä z dokumentácie ochrany prírody a krajiny; táto povinnosť neplatí, ak ide o bežné obhospodarovanie poľnohospodárskych kultúr alebo lesných kultúr. Ak nemožno uskutočniť náhradné revitalizačné opatrenia, je povinný uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutého biotopu.

Zásah do brehových porastov bol identifikovaný pri variantoch A1 alt. II modrý a A=B červený, kedy trasa rýchlostnej cesty prechádza Mliečanský a Liderský kanál, kde sa brehové porasty vyskytujú.

Najvýznamnejší zásah do nelesnej drevinovej vegetácie bol identifikovaný pri variante A1 alt. II modrý.

Z hľadiska vplyvu na živočíchy je jednoznačne identifikovaný bariérový efekt líniovej stavby prejavujúci sa už počas výstavby, ktorý obmedzí ich pohyb v trasách migračných koridorov.

Hluk sprevádzajúci stavebnú činnosť bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase ich rozmnožovania, hniezdenia a vyvážania mláďat.

#### Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa v blízkosti rýchlostnej cesty prejaví predovšetkým vplyv hluku a exhalátov. Intenzívny hluk z dopravy v blízkosti rýchlostnej cesty bude pôsobiť stresujúco na živočíchy a blízke okolie cesty môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok. Hluková záťaž, kontaminácia asimilačných orgánov rastlín v okolí rýchlostnej cesty a obmedzenie migrácie sa môže následne prejaviť negatívnym vplyvom na zdravotný stav a reprodukciu živočíchov. V neposlednom rade prerušením prirodzených migračných koridorov môže dochádzať ku kolízii automobilovej dopravy s prechádzajúcou zverou cez teleso rýchlostnej cesty.

Tak ako v prípade vplyvov počas výstavby, tak aj počas prevádzky navrhovanej činnosti predpokladáme riziko šírenia nepôvodných (invázných) druhov a ruderalnej vegetácie.

#### **Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz**

Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane zmena prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia stavby rýchlostnej cesty v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech prírodného prostredia, poľnohospodárskych a lesných kultúr.

Výstavba rýchlostnej cesty sa výraznejšie podpíše pod nový krajinný obraz najmä vo variantoch A=B červenom a E fialovom, ktorý sú vedené v najmenej urbanizovanom prostredí. Variant A1 alt. II je trasovaná v súbehu s existujúcou cestou I/63, čiže narušenie súčasnej štruktúry a využitia krajiny bude najmenej ovplyvnené. Negatívne vplyvy vnímania nového technického prvku v súčasnej štruktúre územia budú pre dotknutých obyvateľov najviac zvýraznené vo variantoch A=B červenom a E fialovom.

Osobitným problémom je bariérový efekt v krajine, keďže rýchlostná cesta bude čiastočne vedená v novej polohe vo variantoch A=B červenom a E fialovom, naproti tomu v území, v ktorom bude prechádzať trasa rýchlostnej cesty vo variante A1 alt. 2, bariérový efekt bude mať kumulatívny charakter vzhľadom na súbežne vedenú preložku cesty I/63.

#### **Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma**

Navrhovaná cesta vedie z hľadiska územnej ochrany v intenciách zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny na území s prvým stupňom ochrany. Z hľadiska národných chránených území sú navrhované trasy rýchlostnej cesty v dostatočnej vzdialenosti od nich z pohľadu možného negatívneho ovplyvnenia.

Z hľadiska sústavy NATURA 2000 navrhované varianty rýchlostnej cesty nezasahujú územia európskeho významu ani chránené vtáčie územia, ich vzdialenosť od variantov rýchlostnej cesty je dostatočná pre možné negatívne ovplyvnenie.

Z hľadiska ochrany územia, ktoré je zaradené do oblasti prirodzenej akumulácie podzemných vôd v rámci CHVO Žitný ostrov, je potrebné rešpektovať zásady ochrany vôd v zmysle platnej legislatívy.

#### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

V dotknutom území sa z hľadiska prvkov ÚSES-u nachádza len regionálny hydricko-terestrický biokoridor RBk Vieska – Jastrabie Kračany – Mliečanský kanál, do ktorého výstavba rýchlostnej cesty v posudzovaných variantoch zasahuje (pretína) nasledovne :

Variant A1 alt. II modrý – v km 32,5-32,7

Variant A=B červený – v km 32,65-32,75

Variant E fialový – v km 31,2 a v km 29,0-30,0 (súbeh)

Líniová stavba rýchlostnej cesty predstavuje výrazný stresový prvok a bariéru vo viacerých funkciách krajiny. Tento stresový efekt sa prejaví jednak na druhoch viazaných na vodné prostredie ako aj druhoch využívajúcich terestrický biokoridor, pričom znamená v takomto type krajiny nárast negatívneho zníženia celkovej funkcie ekologickej siete v krajine. V prípade variantu A1 alt II modrý bude bariérový efekt o to výraznejší, že sa bude kumulovať negatívny vplyv samotnej rýchlostnej cesty so súbežnou preložkou cesty I/63.

### **Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme**

#### **1. Vplyvy na poľnohospodárstvo**

Negatívne vplyvy výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa na poľnohospodársku výrobu prejavia v dôsledku záberu poľnohospodárskej pôdy v rámci plôch potrebných na výstavbu cesty ako aj dočasného záberu na manipulačné plochy, stavebné dvory, skládky materiálov a pod., ktoré budú situované hlavne vedľa významných objektov stavby ako sú mostné objekty a križovatky.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu sú významné, nakoľko trasa rýchlostnej cesty je vedená cez plochy poľnohospodárskej pôdy s vysokou kvalitou a produkčnosťou. Navrhovaná činnosť pravdepodobne ovplyvní existujúcu sieť poľných ciest, pričom je potrebné zabezpečiť prístup na všetky pozemky aj počas výstavby.

#### **2. Vplyv na lesné hospodárstvo**

Trasa rýchlostnej cesty prechádza cez lesné pozemky so záberom lesnej pôdy. Negatívny vplyv bude spôsobený ekonomickou ujmom - stratou produkcie drevnej hmoty. Výrubby týchto porastov však nebudú mať zásadný vplyv na lesné hospodárstvo v riešenom území. Navrhovaná činnosť pravdepodobne ovplyvní existujúcu sieť prístupových ciest využívaných pre obhospodarovanie lesov, pričom je potrebné zabezpečiť prístup na všetky pozemky aj počas výstavby.

#### **3. Vplyv na sídla**

Navrhovaná činnosť ovplyvní rozvoj obcí z pohľadu územného plánovania. Najvýznamnejší rozvoj pre bývanie a služby je plánovaný v severnej časti Dunajskej Stredy s nadväznosťou na priľahlé obce, ktorých plánovaný rozvoj je smerovaný práve bližšie k mestu. Z toho dôvodu je variant E z hľadiska vplyvu na sídla najnepriaznivejší. Z ostatných variantov je v kolízii s plánovaným rozvojom obcí aj subvariant 3 preložky cesty I/63.

#### **4. Vplyvy na dopravu**

Počas výstavby bezprostredným negatívnym vplyvom na cestnú dopravu v území bude obmedzenie, prípadne aj spomalenie dopravy na existujúcich komunikáciách, ktoré budú využívané pre odvoz a dovoz materiálov zo stavby. Pre vybraný variant bude potrebné určiť POV s minimálnym ovplyvnením dopravy na ceste I/63 hlavne v križovatkách.

Počas prevádzky je možno konštatovať, že dôjde k značnému zníženiu dopravnej intenzity na ceste I/63 a to prerozdelením dopravy, pričom celá tranzitná doprava bude využívať novú trasu rýchlostnej cesty. Je však potrebné prostredníctvom križovatiek zabezpečiť potreby obsluhy územia pre zdrojovú a cieľovú dopravu.

#### **5. Vplyvy na priemysel a služby**

Z hľadiska širších súvislostí možno vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako kladný, nakoľko umožňuje rýchlejšie dopravné napojenie podnikov v priemyselných parkoch sústredených v južnej časti Dunajskej Stredy. Z toho dôvodu sú priaznivejšie trasy južného obchvatu mesta. Je predpoklad, že skvalitnením dopravy dôjde aj k zatraktívneniu územia a jeho

rozvoju. Trasa rýchlostnej cesty však vo variante E v km 32,45 prechádza cez areál firmy s nákladnou prepravou Schäfer&SIS a v km 39,9 prechádza v blízkosti areálu so sídlom viacerých podnikov, pričom môže obmedziť ich rozvoj. V subvariante 2 a 3 cesty I/63 je jej trasa v kolízii s areálom priemyselného parku Žitný ostrov.

#### 6. Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Trasa rýchlostnej cesty nezasahuje priamo ani nie je v kontakte so žiadnym areálom rekreácie a cestovného ruchu. Na začiatku úseku však zasahuje do nevyužívaného areálu s nefunkčným pohostinským zariadením. Pri zabezpečení komunikačnej dostupnosti prostredníctvom rýchlostnej cesty, bude možné ďalej rozvinúť aktivity rekreácie a cestovného ruchu v dotknutom regióne.

#### 7. Vplyv na existujúcu technickú infraštruktúru

V súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty bude ovplyvnená infraštruktúra vodného hospodárstva (závlahy), rozvodov plynu, elektriny a telekomunikácií. Tieto vplyvy (kolízie) budú podrobne identifikované v rámci ďalšej prípravy stavby a budú riešené v rámci vyvolaných investícií. Medzi najvýznamnejšie vplyvy na existujúcu infraštruktúru patrí kolízia preložky cesty I/63 v subvariante 1 s vedeniami VVN v km cca 7,0; 9,150 a 10,7 – 11,250.

Variant A1 alt. II - (modrý) v kombinácii so subvariantom 2. je pre spoločnosť Banner Baterie SR, s.r.o. Kostolné Kračany neakceptovateľný! V prípade realizácie tohto subvariantu dôjde ku kolíziám z už existujúcou technickou infraštruktúrou pre priemyselný park „Žitný ostrov - Kostolné Kračany“ ako aj technickou infraštruktúrou budúceho výrobného závodu Banner Batérie, ako aj k záberu pozemkov vo vlastníctve našich spoločností. Realizovaním tejto varianty by, okrem iného došlo, aj k poškodeniu ich práv, ktoré nadobudli na základe už vydaných rozhodnutí.

Z hľadiska spracovateľom vybraných optimálnych variantov vedenia nového koridoru cesty R7 Holice - Dunajská Streda je pre spoločnosť akceptovateľný „Variant A1 atl. II- (modrý) v kombinácii so subvariantom 1“.

#### 8. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Navrhovaná činnosť je vedená v území, v ktorom neprichádza do kolízie s objektmi s kultúrnou alebo historickou hodnotou. Variante A=B (červený) je v km cca 29,75 a 33,3 v kolízii s objektmi božích múk (malé sakrálné objekty v tvare stĺpa s päťou).

V trase navrhovaných variantov však boli vyznačené lokality, kde sa môžu nachádzať archeologické artefakty.

Z územia dotknutého výstavbou navrhovaných variantov rýchlostnej cesty nie sú známe paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

#### 9. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyvy hodnotenej činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa nepredpokladajú.

#### 10. Vplyvy naviazujúcich stavieb, činností a infraštruktúry

Navrhovaná činnosť je súčasťou ťahu rýchlostnej cesty R7, ktorá bude zabezpečovať dopravu v smere východ - západ pri južnom okraji Slovenska. Trasa rýchlostnej cesty R7 je definovaná v dokumente: „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike“ schválený uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.6.2003, v ktorom je definovaná trasa ťahu rýchlostnej cesty R7 Bratislava - Lučenec. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným

nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava - Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec.

Rýchlostná cesta v posudzovanom úseku je súčasťou ťahu R7 a nadväzuje na predchádzajúci úsek R7 Dunajská Lužná - Holice, kde je ukončený proces posudzovania a je vydané Záverečné stanovisko MŽP SR. V súčasnosti sa pripravuje ďalší stupeň dokumentácie a to na územné rozhodnutie. Na základe záverečného stanoviska vydaného MŽP SR (č. 4191/09-3.4/ml zo dňa 28.6.2010) je pre úsek R7 Dunajská Lužná – Holice odporúčaný variant A modrý alebo kombinácia variantu A modrého a E fialového, kde po cca 10 km variantu A modrého bude rýchlostná cesta pokračovať vo variante E fialový.

Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda nadväzuje na nasledujúci úsek R7 Dunajská Streda - Nové Zámky, ktorý sa taktiež v súčasnosti ukončuje procese posudzovania. Všetky súvisiace úseky R7 je potrebné zosúladiť tak, aby tvorili kompaktný úsek rýchlostnej cesty.

## 11. Iné vplyvy

Vlastná rýchlostná cesta, okrem variantu A1 alt. II vytvorí v novej polohe – variant E a variant A=B výrazný deliaci efekt nielen pre obyvateľov ale aj migrujúcu faunu vo forme vizuálnej aj fyzickú bariéru.

### *Fyzická bariéra*

Navrhovaná činnosť predstavuje v zásade novú líniovú prekážku. Riešením bude vybudovať bezkolízne prechody vo voľnej krajine s oploštením a vegetačnými úpravami rýchlostnej cesty tak, aby bola zver navádzaná do priechodov (mosty), prípadne do ekoduktov, bez možnosti dostať sa do kolízie s dopravnými prostriedkami.

Pre neprerušenie činnosť v území sa v rámci navrhovanej trasy musia upraviť všetky križujúce cesty tak, aby boli bezkolízne prístupné priestory na oboch stranách rýchlostnej cesty a boli nahradené všetky dopravné trasy pre obyvateľstvo, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo.

### *Vizuálna bariéra*

Posudzovanie vizuálneho vnímania bariér v území, na rozdiel od fyzickej bariéry, je subjektívnym faktorom a je u každého jedinca iné. Spôsob a intenzita vnímania bariéry závisí aj od toho, či je bariéra vnímaná jedincom, ktorého sa predmetná bariéra bezprostredne dotýka, alebo jedincom, ktorý dotknutým územím len prechádza. K stupňu vizuálneho vnímania bariéry ale výrazne prispieva odstup (vzdialenosť) od takejto prekážky.

## **Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie**

Prevádzkové riziká počas výstavby možno identifikovať nasledovne:

- technologické riziká výstavby
- znečistenie povrchových, podzemných vôd a horninového prostredia pri úniku ropných látok zo stavebných strojov
- klimatické riziká a povodne
- havárie a požiar
- kolízie s migrujúcou zverou
- zlyhanie ľudského faktora, vandalizmus
- dopravné kolízie na existujúcich cestách

Prevádzkové riziká počas prevádzky možno identifikovať nasledovne:

- závažné dopravné nehody
- zlyhanie prevádzkovej technológie a údržby
- extrémne klimatické podmienky a povodne
- výpadok energetických zdrojov, zlyhanie ľudského faktora

Možno konštatovať, že v hodnotenej oblasti sa nevyskytujú zdroje s neprijateľným rizikom pre spoločnosť, ak budú prísne dodržiavané opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov na životné prostredie a dodržiavané všetky prevádzkové a havarijné plány.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

### Vplyv na chránené vtáčie územia (CHVÚ)

Podľa zoznamu vyhlásených aj navrhovaných chránených vtáčích území sa v hodnotenom území a jeho bezprostrednom okolí nenachádza žiadne z nich. Výstavba rýchlostnej cesty R7 nebude ohrozovať populácie vtákov na hniezdných lokalitách ani nebude dochádzať k znižovaniu vhodných potravných biotopov.

### Vplyv na územia európskeho významu (ÚEV)

Navrhovaný zámer nebude zasahovať do vyhlásených aj navrhovaných území európskeho významu, ktorých výskyt je zaznamenaný v širšom okolí hodnoteného územia. Rýchlostná cesta R7 bude budovaná v dostatočnej vzdialenosti od území európskeho významu, nebude tak dochádzať k narušeniu jeho integrity, redukcii alebo fragmentácii. Znamená to, že nebude ani dochádzať k narušovaniu vnútorných prostredí priľahlých častí biotopov.

Na základe vyššie uvedených skutočností možno konštatovať, že výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti vo všetkých posudzovaných variantoch neovplyvní negatívne stanovište, biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany prvkov NATURA 2000.

## **VI. Závery**

### **1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti**

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav územia, význam očakávaných aj kumulatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

### **s a o d p o r ú ě a**

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI.3. tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

### **2. Odporúčaný variant**

Ministerstvo životného prostredia SR v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení určilo pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) nasledovné varianty:

- Variant A1 alternatíva II - modrý
- Variant E - fialový
- Variant A=B - červený

Počas spracovania správy o hodnotení boli v rámci riešenia variantu A1 alt. II modrý, navrhnuté aj nové trasovania preložky cesty I/63, ktoré sú v správe o hodnotení uvedené ako subvariant 1, 2 a 3.

#### ***Odporúčaný variant podľa správy o hodnotení***

Spracovatelia správy porovnávali navrhované varianty metódou multikritériálneho hodnotenia, pričom vyčlenili 23 kritérií. Po vyhodnotení kritérií bolo spracovateľmi určené nasledovné poradie variantov:

1. variant A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1
2. variant A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 2
3. variant A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 3
3. variant E
3. variant A=B

Varianty na 3. mieste mali približne rovnaké hodnotenie, z toho dôvodu boli spracovateľmi hodnotiacej dokumentácie zaradené v tomto poradí.

***Pre realizáciu spracovatelia správy o hodnotení odporúčali variant A1 alt. II, subvariant 1 bledomodrý, ktorý bol podľa vyhodnotenia kritérií 1. v poradí.***

#### ***Požadované varianty v stanoviskách k správe o hodnotení***

Na základe došlých stanovísk možno vyjadrenia orgánov, organizácií, VÚC, mesta Dunajská Streda a dotknutých obcí k navrhovanej činnosti zhrnúť v nasledujúcej tabuľke:

<i>Orgán, organizácia, obec</i>	<i>Súhlasné stanovisko</i>	<i>Súhlasné stanovisko s podmienkami</i>	<i>Súhlasné stanovisko s preferenciou variantu</i>	<i>Nesúhlasné stanovisko</i>	<i>Iné</i>
MDVRR SR			✓ (A1 alt. II)		
MPRV SR			✓ (A1 alt. II)		
MŽP SR			✓ (A1 alt. II)		
KÚŽP Trnava			✓ (A1 alt. II subv. 1)		
KPÚ Trnava	✓				
KÚCDPK Trnava		✓			
OÚŽP Dunajská Streda			✓ (A1 alt. II)		
OÚCDPK Dunajská Streda	✓				
Obvodný banský úrad Bratislava	✓				
ORHZZ Dunajská Streda	✓				
ÚRŽD Bratislava					✓
RÚVZ Dunajská Streda					✓
SVP, š.p.			✓ (A1 alt. II)		
VÚC TSK			✓ (A1 alt. II)		
Dunajská Streda		✓ (A1 alt. II subv.			

<i>Orgán, organizácia, obec</i>	<i>Súhlasné stanovisko</i>	<i>Súhlasné stanovisko s podmienkami</i>	<i>Súhlasné stanovisko s preferenciou variantu</i>	<i>Nesúhlasné stanovisko</i>	<i>Iné</i>
		1)			
Lúč na Ostrove			✓ (A1 alt. II)		
Holice	✓				
Kostolné Kračany			✓ (A1 alt. II subv. 1)		
Kráľovičove Kračany			✓ (A1 alt. II subv. 1)		
Kútniky		✓ (E)			
Malé Dvorníky				✓ (E)	
Vieska			✓ (A1 alt. II subv. 1, 2)	✓ (E)	
Veľké Blahovo			✓ (A=B)	✓ (E)	
Združenie obcí Mikroregión Klátovské rameno		✓ (B?)		✓ (A?, E)	
Obec Horné Mýto				✓	

Zo stanovísk dotknutých orgánov vyberáme nasledovné pripomienky aj s príslušným komentárom.

Pripomienka: odporúčanie prehodnotiť navrhovanú kategóriu preložky cesty I/63 namiesto C9,5/60 na C11,5/80.

Komentár: Z hľadiska dopravno-inžinierskych údajov je pre ďaleký výhľad postačujúca kategória C9,5/60.

Pripomienka: Predložená dokumentácia neobsahuje všetky rozvojové lokality s plánovanou bytovou zástavbou, resp. s lokalitami, na ktorých sú už vybudované objekty IBV. V uvedených úsekoch je potrebné uvažovať s dodatočným návrhom protihlukových opatrení.

Komentár: V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude spracovaná aktualizácia hlukovej štúdie pre vybraný variant po podrobnom zameraní dotknutého územia.

Zo stanovísk dotknutých obcí a mesta Dunajská Streda vyberáme nasledovné pripomienky aj s príslušným komentárom.

Pripomienka: Variant A1 alt. II nerieši najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu prechádzajúcu po ceste II/507.

Komentár: Cesta II/507 je v správe VÚC Trnavský kraj a nie je súčasťou vyvolaných investícií navrhovaného variantu R7. Odporúčame, aby sa cesta II/507 riešila na úrovni VÚC a to v súčinnosti s prípravou rýchlostnej cesty R7.

Pripomienka: Navrhujeme prepojenie z fialového variantu E cca od km 22,0 do modrého variantu A1 alt. II, resp. červeného variantu A=B v km cca 24,0.

Komentár: Prepojenie variantov je potrebné doriešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) vzhľadom na to, že v predchádzajúcom úseku R7 D. Lužná – Holice je trasa R7 definovaná vo variante E fialovom.



Pripomienka: Podporujeme variant E za podmienky, že nebude vybudovaná mimoúrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky, resp. bude posunutá do ďalšieho úseku R7 z km 38,0 do km cca 40,0.

Komentár: Z hľadiska dopravnej obsluhy územia križovatka R7 s cestou II/507 v k.ú. Veľké Dvorníky je nevyhnutná, ale jej výstavbu preukázu dopravno-inžinierske prieskumy.

Pripomienka: Navrhnuté varianty neriešia ani neodbremená náš región od tranzitnej dopravy. Sme rozhodnutí podporiť R7, ale žiadame racionálnejšie riešenie.

Komentár: Rýchlostná cesta R7 je uceleným ťahom spájajúcim Bratislavu a Košice cez Lučenec (R2) tzv. južnou trasou a po jej vybudovaní bude dopĺňať sieť nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry v južnej časti Slovenska pre prepojenie významných sídiel a pre zabezpečenie najmä rozvoja zaostalých regiónov, kde absentuje rýchla a bezpečná dostupnosť pre investície. Rýchlostná cesta R7 je prepojená pri Šahách na rýchlostnú cestu R3 (I/66), ktorá pokračuje až na hranice s Maďarskom, kde sa napája na diaľničnú sieť MR, resp. R7 bude prepojená aj s cestou I/64 vedúcou z Komárna na Nové Zámky a Nitru (prepojí sa aj R7 s R1).

#### ***Požiadavky verejnosti na varianty***

**V stanoviskách verejnosti a zainteresovanej verejnosti** prevažoval najmä nesúhlas s variantom E, proti ktorému bola v obci Veľké Blahovo zorganizovaná aj podpisová akcia obyvateľov (107 podpisov).

Komentár: Navrhovaný úsek rýchlostnej cesty R7 vo variante E fialovom nebol odporučený ani spracovateľmi hodnotiacej dokumentácie.

Zásadný nesúhlas s navrhovanou činnosťou bol zaznamenaný vo dvoch stanoviskách občanov (p. Grófová, p. Gróf a Ing. Riava z obce Kútники).

Komentár: Rýchlostná cesta R7 je uceleným ťahom spájajúcim Bratislavu a Košice cez Lučenec (R2) tzv. južnou trasou a po jej vybudovaní bude dopĺňať sieť nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry v južnej časti Slovenska pre prepojenie významných sídiel a pre zabezpečenie najmä rozvoja zaostalých regiónov, kde absentuje rýchla a bezpečná dostupnosť pre investície. Rýchlostná cesta R7 je prepojená pri Šahách na rýchlostnú cestu R3, ktorá pokračuje až na hranice s Maďarskom, kde sa napája na diaľničnú sieť MR, resp. R7 bude prepojená aj s cestou I/64 vedúcou z Komárna na Nové Zámky a Nitru (prepojí sa aj R7 s R1).

Na verejných prerokovaniach prevažovali otázky a pripomienky, ktoré sa opakujú aj v stanoviskách dotknutých obcí, mesta Dunajská Streda, verejnosti a zainteresovanej verejnosti. Všetky sú zaznamenané a k zásadným z nich je vyššie uvedený komentár.

#### ***Odporúčaný variant podľa spracovateľa posudku***

Spracovateľ odborného posudku pri konečnom návrhu optimálneho variantu „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ uvádza aj nasledovné skutočnosti:

- Správa o hodnotení bola spracovaná na základe rozsahu hodnotenia, ktorý bol vydaný po vypracovaní zámeru navrhovanej činnosti.
- S odporučeným variantom spracovateľmi správy o hodnotení A1 alt. II subvariant 1 v zásade súhlasí prevažná časť dotknutých orgánov, organizácií, dotknutých obcí a mesto Dunajská Streda.
- Z hľadiska trasovania je výhodnejší ako varianty E a A=B, keďže je vedený v koridore súčasnej cesty I/63 (nezaťažuje územie v novej trase), nevýhodou je však potreba preložky cesty I/63.

- Preložka cesty I/63 v subvariante 1 má oproti subvariantom 2 a 3 najvýhodnejšie trasovanie a zohľadňuje v plnej miere požiadavky dopravnej obsluhy územia (komplexné napojenie priemyselnej zóny mesta D. Streda).
- Trasa R7 v uvedenom variante má najmenší vplyv na novú fragmentáciu územia a biotopov, jeho nevýhodou je kumulácia bariérového efektu (R7 a nová súbežná trasa preložky cesty I/63) pre migráciu živočíchov.
- Variant A1 alt. II modrý v subvariante 1 je vedený takmer v celej trase v dostatočnej vzdialenosti od zastavaného územia, jeho nevýhodou je koniec úseku s nadväzujúcou trasou rýchlostnej cesty R7 D. Streda – Nové Zámky, kde vzniká kumulácia nepriaznivých vplyvov oboch úsekov na obyvateľstvo v obci Kútники, časť Blažov.

Aj napriek niektorým nedostatkom navrhovaného riešenia, spracovateľ odborného posudku odporúča predmetný úsek R7 ďalej pripravovať vo variante A1 alt. II subvariant 1, ktorý je z hľadiska vplyvov na životné prostredie najoptimálnejším zo všetkých posudzovaných variantov.

### **Odporúčaný variant Ministerstvom životného prostredia SR**

**Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako**

**variant A1 alt. II, subvariant 1 (bledomodrý)**

**Je potrebné technicky doriešiť koniec úseku odporúčaného variantu v nadväznosti na pokračovanie R7 v úseku Dunajská Streda - Nové Zámky vzhľadom na kumuláciu vplyvov z oboch úsekov na obyvateľstvo v obci Kútники, časť Blažov. Odporúčame zosúladiť technické riešenie v oboch úsekoch *samostatnou technickou štúdiou* (odporúčaný variant koniec úseku R7 Holice - Dunajská Streda a odporúčaný variant začiatok úseku R7 Dunajská Streda - Nové Zámky), ktorá bude vypracovaná na začiatku projektových prác na DÚR a prerokovaná s dotknutou obcou.**

**Nové varianty sa opätovne posúdia podľa zákona.**

### **3. Odporúčané podmienky pre etapu ďalšej prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti**

#### Územnoplánovacie opatrenia

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest Slovenska bol schválený uznesením vlády SR č.162 z roku 2001 (Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest), ktoré definuje diaľničnú sieť tvorenú ťahmi D1, D2, D3 a D4 a sieť rýchlostných ciest R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7 a R8. Uznesenie vlády SR č.523 z júna 2003 (Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest) rozširuje sieť rýchlostných ciest o rýchlostný ťah R7:

- R7 - D4 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec - R2, dĺžka ťahu 213 km.

Na základe uvedeného Uznesenia vlády SR sa budú musieť postupne pripravovať ďalšie kroky pre zosúladenie navrhovanej činnosti (odporúčený variant) s územno-plánovacím dokumentmi na všetkých úrovniach.

#### Technické opatrenia vedenia trasy navrhovaných variantov

Na základe technickej dokumentácie a hodnotiacej dokumentácie je potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy navrhovanej činnosti realizovať nasledovné technické opatrenia pre vedenie trasy rýchlostnej cesty v odporúčanom variante:

- Je potrebné technicky doriešiť prepojenie predchádzajúceho úseku R7 Dunajská Lužná - Holice, ktorý je stabilizovaný vo variante E fialovom (proces posudzovania je ukončený a spracováva sa už dokumentácia na územné rozhodnutie) s variantom odporučeným.
- V km 7,0; 9,150 a 10,7-11,250 preložky cesty I/63 odporúčaného variantu (subvariant 1) je kolízia so vzdušným vedením VVN 110 kV, pričom je potrebné technicky doriešiť trasovanie preložky cesty I/63 vzhľadom na ochranné pásmo existujúcich vzdušných vedení.

#### Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia, hlukom a vibráciami

V etape ďalšej prípravy stavby je potrebné:

- aktualizovať hlukovú a rozptylovú štúdiu pre vybraný variant,
- návrh vegetačných úprav riešiť tak, aby podporil protixhalačnú a protihlukovú ochranu príľahlého územia,

Opatrenia počas výstavby možno zhrnúť nasledovne:

- stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti počas realizácie (zakrytie sypkých materiálov, zákaz spaľovania materiálov, čistenie vozidiel pred odjazdom zo staveniska),
- zabezpečiť kropenie staveniska počas výkopových prác a kropenie a čistenie príjazdových komunikácií,
- minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska, resp. ich skladovať v uzatvárateľných skladoch a silách v rámci navrhovanej hranice centrálneho staveniska,
- pri prevádzkovaní objektov zariadenia staveniska sa musí ich prevádzkovateľ riadiť príslušnou legislatívou v oblasti ochrany ovzdušia, navrhovaná technológia musí spĺňať všetky legislatívne predpisy a normy v oblasti ochrany ovzdušia,
- pri návrhu trasy dovozu a odvozu stavebného materiálu spolupracovať s miestnou samosprávou,
- staveniskovú dopravu viesť mimo existujúcu zástavbu,
- na stavenisku používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti (navrhovanej technológii) a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu,
- zabezpečiť, aby stavebné práce neboli vykonávané v dňoch pracovného pokoja, resp. aby boli vykonávané iba nehlukné a neprašné práce (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov, resp. činnosti, ktoré svojím prerušením znehodnotia už zrealizované dielo),
- stavebník je povinný zabezpečiť meranie (monitoring) znečistenia ovzdušia a hluku počas stavebných prác v blízkosti zástavby.

Opatrenia počas prevádzky možno zhrnúť nasledovne:

- ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami hluku zabezpečiť technickými opatreniami, ktoré budú pozostávať z vybudovania protihlukových stien a zelených pásov v rámci vegetačných úprav,

- vybudovanie protihlukových opatrení je potrebné riešiť v zmysle aktualizovanej hlukovej štúdie spracovanej v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie,
- opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia budú zabezpečené modernizáciou automobilového parku, ktorého pohonné jednotky budú musieť spĺňať príslušné emisné limity v zmysle príslušnej legislatívy,
- zabezpečiť meranie (monitoring) znečistenia ovzdušia a hluku monitoring v zmysle podmienok príslušného Regionálneho úradu verejného zdravotníctva.

#### Opatrenia na ochranu horninového prostredia

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany horninového prostredia je potrebné:

- je potrebné realizovať inžiniersko-geologický, v ďalšom stupni projektu prijať stavebno-technické opatrenia podľa odporúčaní z inžinierskogeologického prieskumu na bezpečný a racionálny spôsob zakladania stavby,
- odporučiť zdroje materiálov pre stavbu násypov a zdroje kameniva na konštrukciu vozovky.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k neželaným únikom ropných látok do horninového prostredia.

#### Opatrenia na ochranu pôdy

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany pôdneho fondu je potrebné:

- po presnom zameraní odporúčaného variantu určiť presné trvalé zábery PPF a LPF a vypracovať podrobný elaborát záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle príslušnej legislatívy,
- vhodným technickým riešením minimalizovať plošný rozsah zemných prác a tým odstránenie vegetačného pokryvu s negatívnym vplyvom na pôdny substrát,
- navrhnuť obsluhu staveniska tak, aby boli minimalizované dočasné zábery a to aj s časovou optimalizáciou a minimalizáciou rozpracovanosti zemných prác (plán organizácie výstavby),
- zvoliť vhodné miesta pre uloženie odstránenej humusovej vrstvy pre jej ďalšie použitie,
- nakladanie s humusom navrhnuť podľa podmienok príslušných orgánov a organizácií,
- navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu rýchlostnej cesty výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa,
- pri vypracovávaní projektu rekultivácie spolupracovať s príslušnými organizáciami, podnikmi a samosprávou.

V etape výstavby je potrebné:

- po odstránení vegetačného krytu a ukončení zemných prác je potrebné zahájiť jeho obnovu a použiť stabilizačné prvky proti erózii s následnými vegetačnými úpravami (hydroosev, výsadba vhodnej vegetácie),
- zabezpečiť ochranu pôd pred kontamináciou ropnými látkami zo stavebných mechanizmov dôslednou údržbou stavebných strojov,
- stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách,
- po skončení výstavby je nevyhnutné na plochách dočasných záberov a opustených úsekov ciest vykonať dôslednú rekultiváciu.

V etape prevádzky je potrebné:

- dôsledná starostlivosť o náhradnú výsadbu na rekultivovaných plochách a plochách novej komunikácie.

#### Opatrenia na ochranu povrchových vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany povrchových vôd je potrebné:

- optimalizovať systém odvodnenia vozovky cestnou kanalizáciou s umiestnením odlučovačov ropných látok (ORL) pred zaústením kanalizácie do povrchových tokov (Mliečanský a Lidérsky kanál)
- technické riešenie zakladania mostných objektov navrhnuť s minimálnym zásahom do koryta kanálov,
- zohľadniť požiadavky uvedené v stanovisku SVP, š.p.

V etape výstavby je potrebné:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú minimalizovať znečisťovanie vôd,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- riadiť sa príslušnými ustanoveniami vodného zákona.

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL,
- pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy,
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami.

#### Opatrenia na ochranu podzemných vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany podzemných vôd je potrebné:

- v rámci inžiniersko-geologického prieskumu vykonať hydrogeologické prieskumné práce zamerané na overenie možného ovplyvnenia režimu a kvality podzemných vôd a navrhnuť príslušné opatrenia.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením,
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením ,
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby hodnotenej činnosti,
- zabezpečiť hydrogeologický monitoring.

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL, pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami, zabezpečiť monitoring podzemných vôd.

#### Opatrenia na ochranu bioty a krajiny

V etape prípravy je pre ochranu bioty a krajiny potrebné:

- po presnom geodetickom zameraní územia aktualizovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie zlikvidovaných drevín,

- zmapovať dotknuté biotopy nachádzajúce sa v trase vybraného variantu a v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR spresniť technické a organizačné opatrenia v zmysle príslušnej legislatívy,
- vypracovať projekt revitalizačných opatrení v spolupráci so ŠOP SR v súlade s ustanovením § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR zabezpečiť monitoring migrácie zveri a navrhnuť opatrenia (preveriť potrebu navrhovaného ekoduktu),
- pri technickom riešení minimalizovať zásahy do brehových porastov, ktoré tvoria sprievodnú zeleň, aby nedošlo k ohrozeniu ekosystémov a minimalizovať priame zásahy do biokoridorov - manipulačný priestor obmedziť na nevyhnutnú mieru,
- technickým riešením zabezpečiť priechodnosť biokoridorov dostatočnou svetlosťou mostov a priepustov, konštrukciu a rozmery priepustov konzultovať s pracovníkmi ŠOP SR.

V etape výstavby je potrebné:

- dôsledne sledovať, aby sa v záujmovom území nezačali ďalej šíriť druhy nepôvodné a invázne,
- zabrániť pohybu strojov mimo stanovené prístupové komunikácie,
- dočasne oplotiť lokality hodnotné z hľadiska ochrany prírody ležiace v blízkosti trasy cesty,
- vylúčiť budovanie dočasných prístupových ciest, stavebných dvorov a depónií v lokalitách hodnotných z pohľadu ochrany prírody,
- výrub drevín uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období, aby neboli zlikvidované hniezdiská vtáctva a ich mláďat,
- z rámci rekultivačných a vegetačných úprav využiť výlučne pre lokalitu pôvodné druhy bylín a drevín,

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť ošetrovanie a údržbu ochrannej a revitalizačnej vegetácie pozdĺž rýchlostnej cesty.

#### Opatrenia na poľnohospodársku a lesohospodársku činnosť

V etape prípravy stavby:

- navrhovaná činnosť môže ovplyvniť existujúcu sieť poľných a lesných ciest, pričom je potrebné tieto identifikovať a navrhnuť technické riešenie pre zabezpečenie prístupu na všetky pozemky,
- prerokovať s užívateľmi pôdy lokalizáciu prípadných náhradných poľných a lesných ciest,
- rekultiváciu územia prerokovať s príslušnými užívateľmi pôdy.

V etape výstavby:

- zabezpečiť neobmedzený prístup poľnohospodárskej a lesohospodárskej techniky na dotknuté pozemky,
- dohodnúť spôsob spoločného využívania existujúcich poľných a lesných ciest.

V etape prevádzky:

- zabezpečiť údržbu mostov nad R7 na poľných cestách.

#### Organizačné a prevádzkové opatrenia

V etape výstavby je potrebné:

- vykonávať priebežné technické prehliadky a údržbu stavebných mechanizmov, maximálne obmedziť prašnosť pri stavebných prácach,

- prepravovaný materiál zaistiť tak, aby neznečisťoval dopravné trasy (plachty, vlhčenie),
- pri výjazde na verejné komunikácie zabezpečiť čistenie kolies (podvozkov) dopravných prostriedkov a strojov,
- znečistenie komunikácií okamžite odstraňovať,
- na vyhradených cestách v maximálnej miere vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.),
- udržiavať poriadok na staveniskách, materiál ukladať na vyhradené miesta,
- havarijný plán počas výstavby komunikácie vypracuje zhotoviteľ stavby, pre prevádzku činnosti vypracuje havarijný plán prevádzkovateľ,
- dodávateľ, resp. zúčastnení dodávateľa sú povinní rešpektovať a dodržiavať legislatívne podmienky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci,
- pri výstavbe postupovať v zmysle plánu organizácie výstavby,
- pokiaľ pri zemných prácach dôjde k archeologickým nálezom, je potrebné postupovať v zmysle platnej legislatívy.

V etape prevádzky je potrebné:

- dodržiavať prevádzkové prepisy.

#### Nakladanie s odpadmi

V etape prípravy je potrebné špecifikovať všetky druhy odpadov vzniknutých počas výstavby a prevádzky a určiť ich približné množstvá.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva počas výstavby aj prevádzky:

- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov

#### Lokality stavebných dvorov

- stavebné dvory umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia, pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo,
- pre lokalizáciu stavebných dvorov využiť existujúce menej hodnotné plochy a plochy ťažko využiteľné na iné účely,
- stavebné dvory zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody.

#### Iné

Odporúčame navrhovateľovi, aby inicioval VÚC Trnavského kraja, aby sa cesta II/507 riešila na úrovni VÚC a to v súčinnosti s prípravou rýchlostnej cesty R7.

#### Náhrady

Predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

Náhrady, týkajúce sa prípadného výrubu drevín, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z. z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín.

Náhrady za majetkové ujmy sa budú riešiť v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých subjektov, zastupiteľstva dotknutých obcí. V prípade výstavby navrhovanej činnosti sú identifikované nasledujúce kompenzačné opatrenia:

- náhrady za škody spôsobené na PPF
- náhradná výsadba drevín za výrub nelesnej drevinovej vegetácie na PPF
- náhrady za škody spôsobené na LPF
- náhradná výsadba drevín v LPF a následná starostlivosť podľa schváleného projektu
- náhrady za trvalý záber PPF a LPF

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení**

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest Slovenska bol schválený uznesením vlády SR č.162 z roku 2001 (Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest), ktoré definuje diaľničnú sieť tvorenú ťahmi D1, D2, D3 a D4 a sieť rýchlostných ciest R1, R2, R3, R4, R5 a R6. Uznesenie vlády SR č.523 z júna 2003 (Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest) rozširuje sieť rýchlostných ciest o rýchlostný ťah R7.

Riešený úsek rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda je súčasťou dopravného ťahu R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec - R2 s celkovou dĺžkou 213km. Po dobudovaní celého ťahu R7 bude mať jeho sprevádzkovanie významný dopad na:

- rýchlejší rozvoj hospodárskych a sociálnych aktivít na južnom Slovensku,
- podporu rozvoja sídiel a rozvoj zaostávajúcich regiónov,
- v dlhodobom horizonte pozitívne ovplyvňovanie efektívnosti a racionálnosť využívania územia a prírodných zdrojov,
- zabezpečenie dopravnej dostupnosti s napojením na nadradené dopravné koridory,
- odľahčenie diaľnice D1 na trase Bratislava - Žilina - Košice a podstatné skrátenie dĺžky trasy Bratislava - Košice,
- odľahčenie rýchlostnej cesty R1 a R2 v trase Trnava - Zvolen - Lučenec a skrátenie dĺžky z Bratislavy do Košíc.

Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda je parciálnym úsekom ťahu R7, pričom v dotknutom území súčasný cestný dopravný systém tvoria cesty I/63 (európska cesta E 575), II/507 a II/572, ktoré spolu s prípojnými cestami III. tried tvoria základnú cestnú sieť dotknutého územia.

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 37 zákona v súčinnosti s navrhovateľom NDS, a.s. na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov a rezortného orgánu, dotknutých obcí, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk od verejnosti a zainteresovanej verejnosti, doplňujúcich jednaní počas spracovávania odborného posudku, vykonaných konzultácií a vypracovaného odborného posudku.

MŽP SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov, verejnosti, zainteresovanej verejnosti. Všetky zásadné stanoviská Ministerstvo životného prostredia SR prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom Správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku, pričom opodstatnené pripomienky sú premietnuté do záverečného stanoviska. Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“, Ekojet, s.r.o. Bratislava, 11/2011,



- Rozsah hodnotenia „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ vydaný MŽP SR zo dňa 8.7.2009 pod j. č. 5059/09-3.4/ml ,
- Stanoviská ku správe o hodnotení,
- Zápisnice z verejného prerokovania správy o hodnotení,
- Odborný posudok na správu o hodnotení.

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č.24/2006 Z. z.

Spracovatelia správy o hodnotení posudzovali a vyhodnotili nasledovné varianty:

- Variant A1 alternatíva II – modrý, so subvariantami
- Variant E - fialový
- Variant A=B - červený

Počas spracovania správy o hodnotení boli v rámci riešenia variantu A1 alt. II - modrý navrhnuté aj nové trasovania preložky cesty I/63, ktoré sú v dokumentácii uvedené ako subvariant 1, 2 a 3.

### Rekapitulácia

Výber variantu podľa spracovateľa hodnotiacej dokumentácie, ako aj podľa všetkých účastníkov procesu posudzovania v zmysle § 33, 34 a 35 zákona č. 24/2006 Z.z.

- Spracovatelia správy o hodnotení odporúčajú pre realizáciu **variant A1 alt. II subvariant 1 - bledomodrý**.
- Vo vyjadreniach orgánov, organizácií, VÚC, mesta Dunajská Streda a obcí podľa § 35 prevažovalo súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou pri rešpektovaní stanovených podmienok a s preferenciou **variantu A1 alt. II subvariant 1 - bledomodrý**.
- Vo vyjadreniach verejnosti a zainteresovanej verejnosti podľa § 35 prevažovalo **nesúhlasné stanovisko s variantom E**, ktorý nebol odporúčaným variantom ani spracovateľmi správy o hodnotení, čím sa veľkej časti verejnosti vyhovel.
- Na verejných prerokovaniach sa vzniesli pripomienky k navrhovaným variantom, ktoré sa prevažne opakovali s pripomienkami zo zaslaných stanovísk.
- Spracovateľ odborného posudku v zmysle § 36 zákona č. 24/2006 Z.z. v záveroch posudku odporúča **variant A1 alt. II subvariant 1 - bledomodrý** pri dodržaní opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

### Odôvodnenie

Ministerstvo životného prostredia SR rozhodnutie odporúčaného variantu odôvodňuje nasledovne.

- S navrhovaným variantom v zásade súhlasí prevažná časť dotknutých orgánov, organizácií, dotknutých obcí a mesto Dunajská Streda.
- Z hľadiska trasovania je výhodnejší ako varianty E a A=B, keďže je vedený v koridore súčasnej cesty I/63 (nezaťažuje územie v novej trase).
- Preložka cesty I/63 subvariant 1 má oproti subvariantom 2 a 3 najvýhodnejšie trasovanie a zohľadňuje v plnej miere požiadavky dopravnej obsluhy územia (komplexné napojenie priemyselnej zóny mesta D. Streda).
- Trasa R7 v uvedenom variante má najmenší vplyv na novú fragmentáciu územia a biotopov.

- Variant A1 alt II modrý so subvariantom 1 je vedený takmer v celej trase v dostatočnej vzdialenosti mimo zastavané územie.

Realizáciu variantu A1 alt. II v kombinácii so subvariantom 1 preložky cesty I/63 však podmieňuje doriešením konca úseku v nadväznosti na plynulé pokračovanie ťahu rýchlostnej cesty R7 v začiatku nasledujúceho úseku Dunajská Streda - Nové Zámky vzhľadom na kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti (obidva úseky) na obyvateľstvo obce Kútники, časť Blažov.

Odôvodnenia k jednotlivým pripomienkam sú uvedené v texte na str. 50 a 51 tohto záverečného stanoviska.

Osobitne bola riešená situácia trasovania v okolí obce Kútники, kde sa dospelo k záveru, že je potrebné ďalšie skúmanie, najmä technických možností, a preto sa odporučilo technicky doriešiť koniec úseku odporúčaného variantu v nadväznosti na pokračovanie R7 v úseku D. Streda - N. Zámky vzhľadom na kumuláciu vplyvov z oboch úsekov na obyvateľstvo. Odporúča sa zosúladiť technické riešenie v oboch úsekoch *samostatnou technickou štúdiou* (odporúčaný variant koniec úseku R7 Holice - Dunajská Streda a odporúčaný variant začiatok úseku R7 Dunajská Streda - Nové Zámky), ktorá bude vypracovaná na začiatku projektových prác na DÚR a prerokovaná s dotknutou obcou.

## 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

*Program monitorovania pred začatím stavby, v priebehu výstavby a počas prevádzky činnosti*

Monitoring v riešenom území navrhovanej činnosti je potrebné zamerať najmä na sledovanie:

1. hluku počas výstavby a počas prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu (výber miest monitoringu navrhnuť podľa aktualizácie hlukovej v ďalšom stupni PD pre odporúčaný variant),
2. odpadových vôd počas výstavby a prevádzky pri vyústení cestnej kanalizácie do recipientov (vsakov),
3. sledovanie režimu a kvality podzemných vôd pred, počas výstavby a počas prevádzky a to v rozsahu podľa odporúčaní hydrogeologického prieskumu (vybudovanie systému monitorovacích vrtov).

Presný rozsah monitoringu (miesta a parametre) bude možné určiť na základe vykonaných prieskumov, odborných štúdií a posudkov pre odporúčaný variant v ďalšom stupni PD.

*Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok*

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou nezávislého environmentálneho dozoru.

## 6. Informácia pre povolujujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona, ktorá podá písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5 alebo podľa § 35 ods. 3.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť – fyzické osoby a právnické osoby. Podľa záznamu z verejného prerokovania na verejnom prerokovaní vystúpili občania s otázkami k navrhovanej činnosti.

Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

#### **6a. Platnosť záverečného stanoviska**

Záverečné stanovisko má platnosť 7 rokov. Záverečné stanovisko stráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení, alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov (napr. stavebný zákon).

### **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

#### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Ministerstvo životného prostredia SR  
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia  
Odbor environmentálneho posudzovania  
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Dunajskej Strede

#### **2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka**

**RNDr. Gabriel Nižňanský**  
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania  
Ministerstvo životného prostredia SR

#### **3. Dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava 29. 01. 2013