

Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka

Z Á V E R Ě Č N Ě S T A N O V I S K O

(Číslo: 297/2015- 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 v znení neskorších predpisov

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 Nové Zámky - Čaka.

2. Účel:

Účelom výstavby rýchlostnej cesty R7 je zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť cestnej dopravy na dotknutej cestnej sieti a znížiť negatívne dopady z cestnej dopravy na životné prostredie dotknutých obcí. Rýchlostná cesta R7 je súčasťou základného systému diaľničných a rýchlostných ciest. Predmetná stavba zlepší podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu, umožní prepojenia západ - východ a zvýši plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.

3. Užívateľ:

Verejnosť, správu komunikácie vykonáva Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Bratislava

4. Umiestnenie (katastrálne územie):

Kraj: Nitriansky
Okres: Nové Zámky, Levice
Katastrálne územie: Nové Zámky, Bánov, Bešeňov, Veľké Lovce, Čechy, Dedinka, Kolta, Čaka

5. Termín začatia činnosti:

Predpokladaný rok zahájenia výstavby: 10/2015
Predpokladaný rok ukončenia výstavby: 08/2020
Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky: 2020
Predpokladaná rok ukončenia prevádzky: nie je známy

6. Stručný opis technického a technologického riešenia:

Variantnosť riešenia

Na základe Rozsahu hodnotenia v Správe o hodnotení boli predložené a posudzované nasledovné varianty:

- nulový variant
- variant A, B, E (červený)

NULOVÝ VARIANT- CESTA I/75

Cesta I/75 je cesta I. triedy, ktorá prechádza územím troch krajov - Trnavského, Nitrianskeho a Banskobystrického a jeho celková dĺžka je 195,196 km.

Cesta I/75 sa začína v Sládkovičove (okres Galanta v Trnavskom kraji) na križovatke s cestou I/62 a ešte v Sládkovičove sa križuje s cestou III/062002. Ďalej pokračuje križovatkou s III/508001 do Galanty, kde sa križuje s II/507, III/561007, II/561 a III/508002. Následne sa križuje s III/075002, III/508003, III/075002 a pokračuje do šalianskeho okresu.

V Nitrianskom kraji v okrese Šaľa sa cesta I/75 križuje s III/075003, II/573, III/508011, pokračuje križovatkou s III/064022 do Trnovca nad Váhom, kde sa križuje s II/562.

V nasledujúcom okrese Nové Zámky sa I/75 v Jatove križuje s III/064025, neďaleko Palárikova sa križuje s II/580, pokračuje do Nových Zámkov, kde sa križuje s cestou I/64, III/064020, III/508015, v Dvoroch nad Žitavou sa križuje s II/511 a v Kolte s III/508016 a II/589.

V okrese Levice sa I/75 začína križovatkou s III/580005, pokračuje v Čake križovatkou s III/508017 a III/510012. Pri Málaši sa križuje s II/588, v Tekovských Lužanoch s III/508018, pri obci Šarovce s I/76. Ďalej pokračuje križovatkami s III/051053 a III/510001, v Demandiciach sa križuje s II/564, pri obci Horné Semerovce sa nachádza križovatka s I/66 a I/75 pokračuje do Slatiny. Tu sa križuje s III/066069, II/508020, za Slatinou s III/066001 a III/527001 a prechádza do Banskobystrického kraja.

V Banskobystrickom kraji v okrese Veľký Krtíš sa I/75 najskôr križuje s III/526003, III/526005, III/508022, III/527002, III/527017, v Dolných Plachtinciach s III/527012, III/508023, vo Veľkom Krtíši s II/527, v obci Pôtor s II/585 a III/508028, s II/591 pri obci Slovenské Kľačany a v Závade sa I/75 križuje s III/508030. Cesta I/75 následne prechádza do lučeneckého okresu, kde sa križuje s III/508031 v Lehôtke, s III/508032, III/508036, III/050206 a v Lučenci s III/508055, II/585 a končí sa na križovatke s I/50.

V študovanom úseku Nové Zámky - Čaka cesta I/75 po prejazde Novými Zámkami, podjazdom pod žel. trať č. 130 Bratislava - Štúrovo, pokračuje smerom na Dvory nad Žitavou. Kategória cesty je C 9,5, čo umožňuje dosiahnuť rýchlosť 80 až 90 km/h, až na úsek tesne pred Dvormi nad Žitavou, kde smerové pomery umožňujú oba rýchlosť 65 km/h. Smerové pomery v Dvoroch nad Žitavou umožňujú rýchlosť cca 45 až 50 km/h. Vzďialenosť IBV od cesty je po oboch stranách 10 m.

V ďalšom úseku sa trasa c.I/75 dostáva do členitejšieho terénu Podunajskej pahorkatiny. Výškové pomery na úseku Dvory nad Žitavou - Kolta dovoľujú jazdu rýchlosťou 70 km/h, miestami 90 km/h.

V prípade vybudovania rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka sa cesta I/75 stane súbežnou cestou. Cesta I/75 má asfaltový kryt. Smerové, výškové vedenie ako aj šírkové usporiadanie ciest vyhovuje potrebám pre súbežné cesty. Na trase nie sú bodové závady, ktoré by bolo potrebné nevyhnutne riešiť.

Intenzita na ceste I/75, ktorá bude úsekom rýchlostnej cesty R7 dotknutá najviac, dosiahne hodnoty od 3504 - 9573 voz./24h. v oboch smeroch v roku 2021, 4039-11263 voz./24h. v oboch smeroch v roku 2031 a 4516 -12595 voz./24h. v oboch smeroch v roku 2041.

Najvyššie hodnoty dopravného zaťaženia sa vyskytujú v intraviláne mesta Nové Zámky a na úseku 8-2280 medzi Novými Zámkami a Dvormi nad Žitavou. Uvedené hodnoty nedosahujú

viac ako 15000 voz./24 h. v extravilánových úsekoch, čo je orientačná kapacita kategórie C 9,5/80 (úsek Nové Zámky - Dvory nad Žitavou) a v úseku Dvory nad Žitavou - Kolta sú hodnoty do 4000 voz./24h, čo je pod kapacitou kategórie C 7,5/70. Riešenie komunikácií v rámci mesta je predmetom ÚPN mesta a nie je v priamom súvisi s plánovanou rýchlostnou cestou R7. Naopak cesta I/75, ktorá bude najviac ovplyvnená rýchlostnou cestou R7 má v súčasnosti vyhovujúce parametre a dostatočnú kapacitu.

Na ceste I/75 v úseku Nové Zámky - Čaka neboli v ostatných rokoch evidované kritické nehodové lokality ani opakujúce sa kriticky nehodové lokality. Vývoj dopravnej nehodovosti za ostatné tri roky naznačuje dokonca pokles počtu dopravných nehôd na ceste I/75.

VARIANT A, B, E (ČERVENÝ)

Začiatok úseku R7 je v km 76,451, v križovatke R7 s cestou I/64 severne od mesta Nové Zámky. Trasa R7 ďalej pokračuje východným smerom, mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 140 Nitra - Nové Zámky, cestu III/06420 a obchádza južný okraj obce Bánov. V mieste kríženia rieky Nitra obchádza SKUEV0084 Zátoň, križuje prírodnú pamiatku potok Chrenovka a rieku Stará Žitava. Severne od obce Bešeňov križuje cestu II/511 a cestu III/5802, prechádza cez miestne vinice, severne obchádza vodnú nádrž Branovo, prechádza medzi lesnými porastmi severne od obce Čechy. Koniec riešeného úseku je v km 99,100, v údolí Dedinského potoka, západne od obce Čaka, v mieste MÚK s cestou I/75.

Základné údaje o rýchlostnej ceste :

- kategória R7 R 24,5/120
- dĺžka trasy 22,649 km
- smerové polomery od 2 000 do 11 000 m
- pozdĺžne sklony od 0,05 % do 4,50 %

Od km 89,500 je návrhová rýchlosť znížená na 100 km/h z dôvodu prechodu trasy cez pahorkatinný terén, kde sú navrhnuté aj max. pozdĺžne sklony 4,5 % za účelom zníženia ekonomickej náročnosti stavby.

Prehľad základných ukazovateľov rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka podľa podkladov z Technickej štúdie uvádza nasledujúca tabuľka:

UKAZOVATEĽ	m. j	Variant A,B,E
Celková dĺžka trasy	km	22,649
Počet križovatiek	ks	3
Mostné objekty:	m ²	39 296,80
Mosty na R7:		34 815,00
Mosty nad R7		4 481,80
Mostné objekty R7	m	3 056,00
do 50 m		68,00
- 50 m až 100 m		642,00
- nad 100 m		2 346,00
Múry: gravitačné	m ³	39 970,00
Preložky silnoprúdových vedení	m	1 100,00
Preložky plynovodu	m	600,00
Počet objektov určených k likvidácii	ks	-
Preložky závlah	m	2 200,00
Trvalý záber pozemkov	m ²	1 277 740
Dočasný záber pozemkov	m ²	386 630
Trvalý záber PPF	m ²	1 189 210
Dočasný záber PPF	m ²	332 640
Trvalý záber lesov	m ²	19 550
Dočasný záber lesov	m ²	8 140
Trvalý záber ostatných plôch	m ²	68 980
Dočasný záber ostatných plôch	m ²	140 270

Objem zemných prác je stanovený na základe priestorovej polohy trasy rýchlostnej cesty R7, situovania križovatiek, múrov, mostných a ďalších objektov so snahou o vyrovnaný objem zemných prác.

Ukazovateľ	m.j.	Variant A,B,E
Celkový objem násypu	m ³	2 117 342,20
Celkový objem výkopu	m ³	1 987 270,70
Použitie zeminy z výkopov do násypov	m ³	1 270 405
Odvoz nevhodnej zeminy z výkopov	m ³	716 865
Prebytok/Nedostatok zeminy	m ³	-846 937

Vzhľadom na nedostatok materiálu použiteľného do násypov cestného telesa bude nevyhnutné počítať s dovozom vhodných zemín zo zdrojov. V súčasnosti nie sú známe zdroje materiálov, ktoré budú využité na výstavbu, ich výber je v plnej kompetencii budúceho zhotoviteľa stavby, avšak v blízkom okolí do úvahy pripadajú nasledovné ložiská stavebných surovín:

- Nekryje na Ostrove, 3 km juhozápadne od obce (40 000 000 m³)
- Kostolný Sek, Šurany, 0,5 km východne od mesta Šurany, rozmer 250 x 200 x 12 m
- Dvory nad Žitavou II - Bajč, 2 km južne od železnice Nové Zámky - Pribeta
- Dvory nad Žitavou 1,1 km západne od obce, rozmer 500 x 500 x 5 m
- Dvory nad Žitavou, 4 km juhovýchodne od obce, rozmer 70 x 60 m.

STRUČNÝ OPIS SÚVISIACICH OBJEKTOV

Križovatky

Križovanie rýchlostnej cesty R7 s cestami I. triedy a s vybranými cestami II. triedy je navrhované ako mimoúrovňové. Ostatné cesty III. triedy a vybrané poľné cesty sú riešené mimoúrovňovo ponad, alebo popod rýchlostnú cestu R7. Na rýchlostnej ceste R7 sú navrhnuté nasledovné mimoúrovňové križovatky:

- „Nové Zámky“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 a cesty I/64
- „Bešeňov“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 a cesty II/511 v km 85,37
- „Čaka“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 s cestou I/75 v km 99,0,

Cestná kanalizácia

Dažďové vody z rýchlostnej cesty R7, z križovatiek a z mostov budú odvádzané do odlučovačov ropných látok (ORL). Odlučovače ropných látok budú navrhnuté na potrebnú veľkosť dažďových vôd s výstupnou hodnotou 0,1 mg/l ropných látok. Vzhľadom na niveletu trasy cesty odvedenie vôd bude zabezpečené pomocou vsakovacích kanálov. Tieto budú realizované za odlučovačom ropných látok. Navrhujú sa odlučovače ropných látok do Q=600 l/s. Vzhľadom na minimálny sklon kanalizácie sa navrhuje potrubie PVC min. DN 500. Uvažuje sa s intenzitou dažďa Q = 142,0 l/s.ha s periodicitou p = 0,5.

Variant A,B,E	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,500	500	900	300	do priesak. kanála
2	78,000	500	1500	400	do priesak. kanála
3	79,000	500	1000	400	do priesak. kanála
4	80,000	500	1000	400	do priesak. kanála
5	81,000	500	1000	400	do rieky Nitra
6	82,000	500	1000	400	do rieky Nitra
7	83,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
8	84,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka

9	85,000	500	1000	400	do rieky Žitava
10	86,000	500	1000	400	do priesak. kanála
11	87,000	500	1000	400	do priesak. kanála
12	89,000	500	1300	400	do Lovčianskeho potoka
13	90,000	500	1000	400	do Lovčianskeho
14	91,000	500	1000	400	do priesak. kanála
15	92,000	500	1000	400	do priesak. kanála
16	93,000	500	1000	400	do priesak. kanála
17	93,800	500	800	300	do priesak. kanála
18	94,300	500	500	300	do potoka Hastrgáň
19	96,600	500	1800	500	do kanála
20	98,000	500	1400	400	do kanála
21	99,000	500	1000	300	do kanála

Čerpacie stanice dažďových vôd

V miestach vodných tokov ako aj priesakových kanálov bude potrebné vyčistené dažďové vody z ORL prečerpávať do recipientov resp. do priesakového kanála.

Variant A	Staničenie v km	Q čerpané (l/s)	Výtlačné potrubie DN	Dĺžka v m	Poznámka
1	78,000	400	350	300	výustný objekt
2	80,000	400	350	400	výustný objekt
3	81,000	400	350	350	výustný objekt
4	82,000	400	350	400	výustný objekt
5	83,000	400	350	400	výustný objekt
6	84,000	400	350	350	výustný objekt
7	85,000	400	350	350	výustný objekt
8	89,000	400	450	450	výustný objekt
9	90,000	400	300	500	výustný objekt
10	94,300	400	250	400	výustný objekt

Mosty

Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostovaných dopravných trás v zmysle STN 73 6201 a v prípade premostenia vodných tokov je potrebné previesť Q100 s požadovanou rezervou.

Mostné objekty sú navrhnuté z bežných v súčasnosti používaných technológií od tyčových prefabrikátov cez monolitické železobetónové doskové konštrukcie po monolitické konštruované konštrukcie z predpäťého betónu budované na podpornej skruži resp. zhotovované technológiou letnej betonáže. Pri menších výškach mostov nad terénom a vhodnom charaktere krajiny je možné budovať mostné objekty výstavbou na podpornej skruži.

Mostné objekty nachádzajúce sa v blízkosti obývaných častí je vhodné architektonicky dotvoriť tvarom nosnej konštrukcie a atypickým príslušenstvom.

Pri mostných objektoch nad vodnými tokmi je potrebné uvažovať s úpravou tokov v minimálnom rozsahu so spevnením dna a brehov v zmysle platných STN. Na mostoch ponad komunikácie resp. na mostoch nad rýchlostnou cestou R7 je potrebné svahy zárezov pod nosnou konštrukciou v zmysle STN spevniť (napr. dlažbou).

Dĺžky mostov sú navrhnuté tak, aby ich polia rešpektovali šírkové usporiadanie premostovaných prekážok a následne vyhovelí ostatným nutným konštrukčným opatreniam. Revízne chodníky a podchodné výšky na mostoch a v podjazdoch spĺňajú požiadavky STN 73 6201. Pre optimalizáciu návrhu je potrebné vykonať podrobnejší geologický prieskum dotknutého územia.

Spodná stavba - krajné opory sú navrhované ako železobetónové úložné prahy na pilótach,

prípadne masívne gravitačné opory. Medziláhlé piliere sú rôznych rozmerov podľa typu nosnej konštrukcie, navrhnuté sú kruhové a stenové stojky. Tvary medziláhlých pilierov bude potrebné individuálne posúdiť.

Chodníky na mostoch sú uvažované v zmysle STN 73 6201. Odvodnenie mostov je riešené buď odvodňovacími žlabmi s vedením do cestnej kanalizácie, alebo pri kratších mostoch odvodňovačmi.

Ostatné súčasti mosta ako mostné závery, ložiská a príslušenstvo mostov: prechodové dosky, záchytné bezpečnostné zariadenia a pod. budú navrhnuté na štandardnej úrovni. Ich tvary, rozmery a vlastnosti budú riešené vo vyšších stupňoch. Návrh antikorozynej ochrany mostov bude spresnený po realizácii a vyhodnotení geofyzikálneho prieskumu.

Mostné objekty na variante A, B, E.

a) mosty na R7 dĺ. < 50 m	68,0 m
b) mosty na R7 dĺ. 50 - 100 m	194,0 m
c) mosty na R7 dĺ. > 100 m	2 346,0 m
d) mosty nad R7 dĺ. < 50 m	448,0 m
e) mosty nad R7 dĺ. 50 - 100 m	830,0 m
f) mosty nad R7 dĺ. > 100 m	0,0 m

Zárubné múry

Vo variante A,B,E, sú na zníženie zásahu do príslušného územia navrhnuté oporné múry a zárubne múry. Celkový rozsah zárubných múrov je uvedený v prehľadnej tabuľke :

km	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie	Dĺžka	Priemern
94,880-95,550	Zárubný múr vľavo	Železobetónový zárubný múr	670 m	7,5 m
94,830-95,570	Zárubný múr vpravo	Železobetónový zárubný múr	740 m	7,5 m
97,180-98,110	Zárubný múr vľavo	Železobetónový zárubný múr	930 m	8,0 m
97,140-98,150	Zárubný múr vpravo	Železobetónový zárubný múr	1010m	8,0 m

Protihlukové opatrenia

V Technickej štúdií rýchlostnej cesty R7 pre variant A, B, E sú navrhované nasledovné protihlukové opatrenia (PHS - protihluková stena): V km 84,900 – 85,365 , dĺžky 465 m a výšky 2 m.

Zábery pôdy - Príprava územia

Predmetná stavba si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch v zastavanom území, ako aj vo voľnej krajine, prevažne vedenej ako poľnohospodárska pôda. Dočasný záber plôch, ktorý bude slúžiť výstavbe navrhovanej rýchlostnej cesty a zariadeniam staveniska, bude po ukončení stavby rekultivovaný a vrátený na ich pôvodné využívanie. Hodnoty záberu plôch sú uvedené v tabuľke :

Ukazovateľ	m.j.	Variant A.B.E
Trvalý záber pozemkov	m ²	1 277 740
Dočasný záber pozemkov	m ²	386 630
Trvalý záber PPF	m ²	1 189 210
Dočasný záber PPF	m ²	332 640
Trvalý záber lesnej pôdy	m ²	19 550
Dočasný záber lesnej pôdy	m ²	8140
Trvalý záber ostatných plôch	m ²	68 980
Dočasný záber ostatných plôch	m ²	140 270

Počas výstavby musí mať zhotoviteľ stavby k dispozícii plochy, na ktorých bude možné umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Na tento účel sa budú v čo najväčšej miere využívať

plochy trvalého záberu. Dočasné zábery pôdy budú predstavovať okrem manipulačných pásov pozdĺž budovanej cesty, aj plochy stavebných dvorov, skládky materiálov a pod. Stavebné dvory sa uvažujú v priestore navrhovaných križovatiek a v areáloch PD dotknutých obcí. Konkrétny návrh bude závisieť od určeného zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Výstavba prístupových ciest sa nepredpokladá. Prístup na stavenisko bude z jestvujúcich miestnych komunikácií a priamo po trase rozostavanej rýchlostnej cesty.

Stavebné dvory sa uvažujú v priestore :

- v k.ú. Nové Zámky v MÚK „Nové Zámky“,
- v k.ú. Bánov, v areáli PD Bánov,
- v k.ú. Bešeňov v MÚK „Bešeňov“,
- v k.ú. Bešeňov v areáli PD Bešeňov,
- v k.ú. Kolta v areáli PD Kolta,
- v k.ú. Kolta v MÚK „Čaka“.

Depónie skrývky humusového horizontu budú vytvorené v priestoroch budúcich križovatiek, alebo na dočasne zabratých plochách. Ak je skrývka HH PP na určitý čas uložená na depóniu (skládku) investor je povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následne rozprestretie na vopred určené pozemky podľa „bilancie skrývky HH PP“. Túto zákonom ustanovenú povinnosť ukladá orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy príslušný na rozhodnutie podľa § 17 zákona o ochrane prírody v znení neskorších predpisov.

Vegetačné úpravy a náhradná výsadba

Vegetačné úpravy na cestnom telese a telese križovatkových vetiev budú mať polyfunkčný charakter s cieľom protieróznej ochrany svahov zemného telesa, zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné i životné prostredie (zachytávanie exhalátov a čiastočne aj hluku) a začlenenia telesa komunikácie do krajiny. Podrobný výber druhovej skladby drevín bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, s prihliadnutím na miestne klimatické a pôdne pomery, pôvodné domáce druhy a celkový ráz krajiny. Rozsah predpokladaných vegetačných úprav rýchlostnej cesty je 820 511 m²

Oplotenie

Rýchlostná cesta R7 bude v celom úseku oplotená. Všetky oplotenia budú realizované z drôteného poplastovaného pletiva, s nosnými oceľovými prvkami.

Prístupové cesty na stavenisko

Dočasné a prístupové komunikácie na stavenisko

Prístup na stavenisko k jednotlivým stavebným objektom (R7, mosty, a pod.) bude zabezpečený cez existujúce cesty I., II., III. triedy a poľné cesty. Pri realizácii stavebných prác v dotyku s verejnou premávkou sa počíta s úpravou krytu vozoviek využívaných pre staveniskovú dopravu.

Ukazovateľ	m.i.	Variant A.B.E
Obnova krytu existujúcich ciest I.	m	860
Obnova krytu existujúcich ciest II.	m	350
Obnova krytu existujúcich ciest III.	m	10 990

Odpočívadlá

Na predmetnom úseku rýchlostnej cesty je navrhnuté len Malé odpočívadlo pri obci Bešeňov. Obojstranné malé odpočívadlo „Bešeňov“ v km 86,235 - 86,885.

VYVOLANÉ INVESTÍCIE

Preložky a úpravy cestných komunikácií

Súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R7 sú aj preložky a úpravy ciest L, II., III. triedy a poľných ciest. Všetky križenia ciest a poľných ciest sú riešené mimoúrovňovo, nadcestím alebo podcestím, s nevyhnutnými smerovými a výškovými úpravami ciest. Šírkové usporiadanie sa uvažuje v nasledovných kategóriách :

- preložky ciest I. triedy , kateg. C 11,5/80
- preložky ciest II. triedy , kateg. C 9,5/60
- preložky ciest III. triedy, kateg. C 7,5/50
- preložky poľných ciest, kateg. P 6/40

Výstavba rýchlostnej cesty si vyžiada nasledovný rozsah preložiek a rekonštrukcií ciest:

- križovatka „Nové Zámky“, dĺžky 500 m
- preložka cesty III/06420 v km 79,589 (79,364 B) R7, dĺžky 320 m
- preložka poľnej cesty v km 81,542 (81,325) R7, dĺžky 430 m
- preložka cesty II/511 v km 85,592 (85,375 B) R7, dĺžky 320 m
- križovatka „Bešeňov“, dĺžky 1050 m
- preložka cesty III/5802 v km 86,835 (86,618 B) R7, dĺžky 850 m
- preložka poľnej cesty v km 95,469 (95,252 B) R7, dĺžky 300 m
- preložka poľnej cesty v km 98,092 (97,875 B) R7, dĺžky 500 m
- križovatka „Čaka“, dĺžky 900 m
- preložka cesty I/75 v križovatke Čaka, dĺžky 1050 m

Preložky a úpravy vodovodov

V rámci výstavby rýchlostnej cesty R7 dôjde ku križovaniu jestvujúcich miestnych vodovodov, ako aj diaľkových vodovodov, ktoré sú v správe Západoslovenskej vodárenskej spoločnosti, a.s., Nitra a Bratislavskej vodárenskej.

Miestne vodovody sú v správe jednotlivých miestnych závodov OZ Nové Zámky, resp. jednotlivých obcí.

Var.	Staničie v km	DN	materiál	ocel'. chráň. DN	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
A,B,E	79,300	300	PVC	600	-	ZVS OZ N. Zámky
	79,400	250	AZC	-	40,0	ZVS OZ N. Zámky
	91,700	160	PVC	300	-	ZVS OZ N. Zámky
	95,000	1000	ocel'	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	97,800	600	socoma	-	40,0 pri areáli	ZVS OZ Diaľkovody
	98,300	500	ocel'	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody

Meliorácie

Na väčšej časti dotknutých pozemkov, cez ktoré prechádza trasa R7 sú vybudované melioračné zariadenia odvodnenie a závlahy. Viac vybudovaných melioračných zariadení sú závlahy.

Križovanie daných zariadení bude pomocou ochrany jestvujúcich zariadení chráničiek, resp. v prípade potreby aj preložkou závlahového potrubia.

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
A,B,E	87,000-89,000	400	900	DN600
	93,000-94,000	200	800	DN400
	98,000-99,000	300	500	DN600

Preložky a úpravy plynovodov

Nakoľko navrhovaná trasa cesty R7 Bratislava - Lučenec prechádza mimo intravilány miest a obcí, križuje iba hlavné VTL plynovody. STL plynovody sú umiestnené v priamo v mestách a obciach.

Variant A,B,E	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
	76,900	30	ocel'	-	DN500	40,0	-
	80,000	300	ocel'	600,0	DN500	40,0	preložka plynovodu
	87,700	20	ocel'	-	DN400	40,0	-

Preložky silnoprúdových vedení

V dotknutom území rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka sa nachádzajú silnoprúdové vedenia a zariadenia v správe Západoslovenskej energetiky a.s., ktoré musia byť preložené.

Kolízia s jestvujúcimi vedeniami:

- VN 22 kV prípojka km 76,500 Riešená úpravou vedenia v novej trase v dĺžke 700 m
- VN 22 kV prípojka km 77,500 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VN 22 kV prípojka km 77,600 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VVN110 kV vedenie km 76,700 Vedenie je v dostatočnej výške a po premeraní nie je potrebná úprava VN 22 kV prípojka km 78,650 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VN 22 kV prípojka km 82,950 s prípojkou na stož. trafostanicu RD. Riešená úpravou vedenia v novej trase v dĺžke 400 m
- VN 22 kV prípojka km 85,100 s prípojkou na stož. trafostanicu RD. Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 400 m
- VN 22 kV prípojka km 90,700 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VN 22 kV prípojka km 92,250 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 300 m
- VN 22 kV prípojka km 93,300 Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 150 m

Kolízia s pripravovanými vedeniami

V trase navrhovanej komunikácie sa nepripravuje výstavba nových vedení, okrem jednoduchých rekonštrukcií v existujúcich trasách. V úseku sa navrhuje vybudovanie malého odpočívadla Bešeňov, ktoré je potrebné taktiež zásobovať elektrickou energiou, a to z dvoch nezávislých zdrojov.

Preložky slaboprúdových vedení

V dotknutom území rýchlostnej cesty R7 v úseku Nove Zámky – Čaka sa nachádzajú slaboprúdové vedenia a zariadenia v správe Slovak Telecom a.s., miestne a diaľkove káble a slaboprúdové oznamovacie a zabezpečovacie káble v správe Železníc SR (ŽSR), ktoré musia byť preložené, alebo chránené.

Diaľkové káble Slovak Telecom a.s.

- km 85,37 most na R7 nad cestou II/511. Kolmo nad budúcou R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 40m chránený.

- km 94,41 most na R7 nad údolím a Branovským potokom. Šikmo na budúcu R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 30m chránený.
- km 96,04 most na R7 nad údolím Paríž. Šikmo na budúcu R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 30m chránený.

Oznamovacie a zabezpečovacie káble v správe ŽSR.

- km 77,46 most na R7 nad traťou ŽSR. Kolmo na budúcu R7 na oboch stranách trate sa nachádzajú slaboprúdové metalické káble ŽSR, ktorý bude v dĺžke cca 40m chránený.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ vypracovala spoločnosť DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, v novembri 2011 podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“). Vedúcim riešiteľského tímu bol Ing. Ján Longa.

Vypracovaniu správy o hodnotení predchádzalo hodnotenie Zámeru „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“. MŽP SR po preštudovaní predloženého Zámeru a s prihliadnutím na doručené stanoviská v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo a vydalo rozsah hodnotenia k predmetnej činnosti podľa § 30 zákona dňa 13.11.2009 pod j. č. 8706/09 - 3.4/ml.

V roku 2012 bolo vykonané Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice EÚ 92/43/EHS ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, marec 2014).

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ predložil správu o hodnotení podľa § 31 zákona Ministerstvu životného prostredia SR v decembri 2011. Ministerstvo životného prostredia SR podľa § 33 ods. zákona Správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (ďalej len „správa“), rozoslalo listom č. j. 637/12-3.4/ml., dňa 26.3.2012 všetkým zainteresovaným subjektom a verejnosti.

Správa o hodnotení bola zverejnená v zmysle § 34 zákona obvyklým spôsobom na príslušných obecných úradoch a na webovom sídle www.enviroportal.sk.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

24.04.2012 o 15.00 hod. vo veľkej zasadačke Mestského úradu Nové Zámky pre mesto Nové Zámky a obec Bánov.

Ing. Longa zástupca Dopravoprojekt, a.s.. Bratislava, oboznámil prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane výhod a nevýhod posudzovanej činnosti, navrhovanými technickými parametrami ako aj vedením trasy.

Otázky a názory: občanov, zástupcov organizácií

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Dopravoprojekt a.s., Bratislava, Ing. Longa

1. Ing. Pischinger, primátor mesta Nové Zámky

Otázka: Riešila sa otázka napojenia priemyselného parku (obchvatom), ktorý sa nachádza na juhu Nových Zámok s rýchlostnou cestou R7 ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Napojenie priemyselného parku na juhu Nových Zámok môže byť na cestu I/64 a výstavba obchvatu mesta Nové Zámky je v kompetencii SSC ako správca cesty I. triedy.

Otázka: Dá sa ešte v tejto etape hovoriť o možných posunoch resp. iných variantoch ?

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – táto etapa bola riešená na základe obhliadky v teréne prípadne štúdiom mapových podkladov, v ďalšom stupni projektovej dokumentácie sa trasa spresní podľa geodetických zameraní, čo môže mať za následok malé vychýlenie trasy oproti trase v Správe EIA.

2. Ráček, Bánov

Otázka: Medzi Bánovom a Novými Zámkami je cesta III. triedy. Počíta projekt s obnovením tejto cesty keď sa poškodí počas výstavby rýchlostnej cesty prejazdom ťažkých nákladných vozidiel?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V rámci vypracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie a dokumentácie pre stavebné povolenie projektant navrhne obchádzkové trasy, ktoré sa budú používať počas výstavby rýchlostnej cesty. Po ukončení výstavby tieto trasy budú uvedené do pôvodného stavu.

Otázka: Čo sa urobí so zeminou ktorá sa dá dole ?

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – Časť pôdy sa použije na zahumusovanie a takisto sa môže použiť na rekultiváciu územia napr. starých skládok a pod.

3. PhDr. Juríková, starostka obce Bánov – Prečo sa rýchlostná cesta nebuduje ponad existujúce cesty ?

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – Cesty, ktoré rýchlostná cesta križuje sú vedené ponad rýchlostnú cestu a to okrem iného aj z dôvodu šírenia hluku. Ak by bola rýchlostná cesta vedená ponad existujúce cesty malo by to nepriaznivejší vplyv z hľadiska šírenia hluku ako keď je cesta vedená po teréne.

4. Tinák, ORPZ ODI Nové Zámky

Otázka: Čo rieši tento návrh rýchlostnej cesty ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Rieši prepojenie v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

Otázka: Takže tento návrh nerieši problém mesta Nové Zámky kamiónovú dopravu z Maďarska. Tento problém by riešil variant južne od mesta Nové Zámky.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V rámci Technickej štúdie a Zámeru EIA bol posudzovaný aj južný variant, ale na základe vydaného rozsahu hodnotenia MŽP zo dňa 13.11.2009 bol určený na ďalšie spracovanie variant A, B, E severný.

4. Slaný, RÚVZ Nové Zámky – Boli by sme radi ak by už počas DUR boli navrhnuté protihlukové steny.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Návrh protihlukových opatrení bude súčasťou DUR aj DSP, kde tvoria samostatnú prílohovú časť.

Otázka: Dopravnoinžinierske údaje v správe o hodnotení sa robili pred alebo po spustení R1 pri Nitre?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Dopravnoinžinierske údaje sú z obdobia pred spustením novej R1.

5. Tinák, ORPZ ODI Nové Zámky

Otázka: O akom časovom horizonte sa bavíme ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Začiatok výstavby je plánovaný na rok 2017.

6. Ficzová, KSÚ Nitra

Otázka: Veľa obcí robí v súčasnosti územné plány, pokiaľ nie je na trasu rýchlostnej cesty vydané územné rozhodnutie a nie je jej poloha daná môže sa stať že obce budú musieť meniť územné plány. Bude v takomto prípade NDS financovať zmenu územného plánu ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Áno, naša spoločnosť v takomto prípade poskytuje príspevok na zmenu územného plánu časti doprava v zmysle stavebného zákona.

24.04.2012 o 17.00 hod. v kultúrnom dome obce Bešeňov pre obce Bešeňov a Veľké Lovce.

Ing. Longa zástupca Dopravoprojekt, a.s., Bratislava, oboznámil prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane výhod a nevýhod posudzovanej činnosti, navrhovanými technickými parametrami ako aj vedením trasy.

Bod 4

Otázky a názory: občanov, zástupcov organizácií

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Dopravoprojekt Ing. Longa

1. Ing. Timoranský, starosta obce Bešeňov

Otázka: Aký cca bude záber pôdy pri kategórii 24,5 ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – približne to bude 30m. Vzhľadom na terajšie intenzity dopravy na I/75, stavba rýchlostnej cesty v tomto úseku bude v 1. etape v polovičnom profile.

Otázka: Ohľadom protihlukových stien, prečo nie sú navrhnuté aj na juhovýchodnej strane? Sú tam domy, aj v tomto mieste je potrebné navrhnuť protihlukovú stenu.

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – Riešenia boli navrhnuté na základe mapových podkladov, v dokumentácii na územné rozhodnutie (ďalej DUR) sa robí detailnejšie zameranie a protihlukové opatrenia sa riešia podrobnejšie.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V ďalších stupňoch sa už výpočtom stanoví výška, dĺžka a poloha protihlukových stien. Počas spracovania DUR sa pozývajú na rokovania aj starostovia dotknutých obcí.

Otázka: Ako sa postupuje v prípade ak poľnohospodár obhospodaruje náhradné pozemky?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – NDS vykupuje pozemky od vlastníkov. Pri výkupe sa pozemok hodnotí ako stavebný pozemok, cenou podľa znaleckého posudku.

2.p. Takáč

Otázka: Musí byť pri obci Bešeňov križovatka? Čo ak ju občania nebudú chcieť ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V rámci DUR môže byť na základe stanovísk zrušená, alebo posunutá.

3.p. Toth

Otázka: Aká je pravdepodobnosť, že tam bude to plánované odpočívadlo ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Odpočívadlá sa navrhujú v zmysle platných noriem a podľa Konceptie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách, ktorú schvaľuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. V súčasnosti je koncepcia v záverečnej fáze pripomienkovania a v rámci DUR sa môže poloha odpočívadla posunúť.

4. Ing. Král, starosta obce Veľké Lovce

Otázka: Existuje nejaký harmonogram? Ľudia neveria že je to reálne a preto ani nevidia význam v tom aby prišli na verejne prerokovanie považujú to skôr za sci-fi.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Začiatok výstavby tohto úseku je v dlhodobom pláne naplánovaný na rok 2017. Termín začiatku výstavby a postup prípravy závisí od finančných prostriedkov. Prioritné je uzavrieť proces posudzovania.

Otázka: Čo bude znamenať pre občanov keď sa im predelia pozemky rýchlostnou cestou?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Prístup na pozemky sa rieši v ďalšom stupni DUR. Pri zábere prístupu je našou povinnosťou vybudovať náhradný prístup aby sa dostali ľudia na svoje pozemky.

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – Prístupnosť na jednotlivé parcely sa musí zachovať.

5. Ing. Timoranský, starosta obce Bešeňov – Do záznamu žiadame uviesť tieto naše požiadavky:

- v ďalšom stupni projektovej dokumentácii preveriť možnosť posunu trasy, resp. križovatky severnejšie aspoň o 500m od obce Bešeňov (za skleníky). V tomto prípade by boli náklady na protihlukové opatrenia výrazne nižšie, takisto emisná a hluková záťaž na občanov by bola výrazne znížená,

- posúdiť vplyv križovatky Bešeňov z hľadiska dopravno-inžinierskeho, na cestu II/511, z hľadiska hluku a emisii,

- zvážiť posun odpočívadla ďalej od obce na kopec (cca 88,0 km),

- žiadame absolvovať obhliadku trasy spolu s posudkárom a zástupcom NDS.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Ďakujeme, vaše požiadavky budú zaznamenané.

23.04.2012 o 17.00 hod. v kultúrnom dome obce Kolta pre obce Kolta, Dedinka, Čechy a Čaka.

Ing. Longa zástupca Dopravoprojekt, a.s.. Bratislava, oboznámil prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane výhod a nevýhod posudzovanej činnosti, navrhovanými technickými parametrami ako aj vedením trasy.

Otázky a názory: občanov, zástupcov organizácií

Odpovede: za NDS Ing. Holásková, za Dopravoprojekt, a.s., Ing. Longa

1.p.Blaškovič, starosta obce Čaka – Nesúhlasíme s koncom úseku pred obcou Čaka nakoľko by po spustení úseku do prevádzky všetka doprava z R7 išla cez obec Čaka. Čo je hlavne z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia pre obyvateľov obce neprípustné. Obec nemá chodníky ani prechody pre chodcov.

Otázka: Kedy sa počíta so začiatkom výstavby tohto úseku ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Začiatok výstavby je plánovaný v roku 2017. Ukončenie výstavby je plánované v roku 2020.

Otázka: Bolo by možné posunúť koniec úseku rýchlostnej cesty ako aj križovatky až za obec Čaka ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Najskôr treba uzavrieť proces EIA a v ďalšom stupni projektovej dokumentácii sa môže preskúmať možnosť posunu križovatky a konca tohto úseku do polohy východne od obce Čaka.

2.Židišín, poslanec Čaka – Zvážte posunutie konca úseku za obec Čaka.

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Po uzavretí procesu EIA na tomto aj nasledujúcom úseku sa táto zmena môže posúdiť v dokumentácii pre územné rozhodnutie.

Otázka: Má zmysel dávať negatívne stanoviská ? Budú sa brať do úvahy ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Áno každé stanovisko má zmysel. Stanoviská sa dostanú do Záverečného stanoviska a v ňom MŽP určí podmienky do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie, ktoré treba v ďalších stupňoch rešpektovať.

2.p.Mojzeš – Nemôže sa stať, že touto R7 sa stiahne do obce ešte viac nákladnej dopravy? Keďže cesta I/75 je momentálne bezúplatná ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – V budúcnosti bude pravdepodobne aj tento úsek cesty I. triedy spoplatnený.

3.p.Pavlovičová, poslankyňa Kolta – Máme tu vysokú nezamestnanosť, lebo tu chýba cesta. Preto uvítame výstavbu rýchlostnej cesty R7.

Otázka: Akým spôsobom bude prebiehať vysporiadanie?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Majetkovoprávne vysporiadanie sa rieši k stavebnému povoleniu na základe overených geometrických plánov vypracovaných v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie. Znalec vypracuje znalecké posudky, ktorými je určená cena za nehnuteľnosť. Pozemok sa oceňuje ako stavebný pozemok.

Otázka: Bude zjazd z rýchlostnej cesty aj inde ako v Bešeňove ?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Na tomto úseku sú 3 mimoúrovňové križovatky. Nové Zámky, Bešeňov a Čaka.

Otázka: Nad Koltou bude tiež most ?

Odpoveď: Ing. Longa, Dopravoprojekt – Áno, bude tam most ako je uvedené v správe o hodnotení. Návrh mostov zohľadňuje konfiguráciu terénu. Komunikácie aj poľnohospodárske sú vedené mimoúrovňovo pod alebo nad R7.

Otázka: Na koľko percent si predstavujete, že táto stavba sa začne stavať v roku 2017?

Odpoveď: Ing. Holásková, NDS – Všetko závisí od zdrojov financovania.

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

K správe o hodnotení boli zaslané nasledovné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, odbor pozemných komunikácií, list zo dňa 07. 06. 2012

Odporúča variant A,B,E.

Ministerstvo pôdohospodárstva a RV SR, list zo dňa 04. 06. 2012

K navrhovanej činnosti nemá námietky a do ďalších stupňov dokumentácie a do záverečného stanoviska požaduje uviesť:

1. Stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov neumiestňovať na lesných pozemkoch.
2. Pred začatím prác vyňať lesné pozemky z funkcie plnenia funkcie lesov.
3. S dostatočným predstihom vysporiadať majetko – právne vzťahy.
4. Minimalizovať šírku odlesnenia.
5. Dočasne vyňaté lesné pozemky následne zrekultivovať.
6. Náhradnú výsadbu neumiestňovať na lesných pozemkoch.

Mesto Nové Zámky, zo dňa 2.5.2012, pod j.č. 43904-02/2012

Mesto Nové Zámky nemá k predmetnej správe o hodnotení činnosti žiadne pripomienky.

Obec Bešeňov, zo dňa 16.5.2012, pod j.č. 288/2012

Zaslala nasledovné stanovisko:

- o žiadame posun trasy R7 v mieste križovania s cestou II/511 cca o 500 m severnejšie vzhľadom na blízkosť rodinných domov občanov a ich obáv z hlukového a emisného zaťaženia,
- o žiadame posúdiť vplyv križovatky R7 a II/511 z hľadiska dopravno-inžinierskeho vzhľadom na možné neúnosné zaťaženie cesty II/511 v intraviláne obce a tým vyvolaný negatívny vplyv na občanov vyvolaný zvýšenou intenzitou dopravy na II/511,
- o žiadame zvážiť posun malého odpočívadla v obci Bešeňov ďalej od zastavaného územia obce cca na 88,00 km.
- o žiadame absolvovať ohliadku trasy R7 v obci Bešeňov spolu s posudkárom a zástupcom NDS.

Obec Čaka, zo dňa 16.5.2012, pod j.č. 359/2012

Zaslala nasledovné stanovisko:

Nesúhlasíme s predloženým riešením Rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka. Riešenie ukončenia cesty pred obcou je pre nás nevyhovujúce, nakoľko naša obec je už beztak

devastovaná prejazdmi vozidiel nad 3,5 t, nakoľko úsek cesty I. triedy I/75 prechádzajúci cez našu obec nepodlieha spoplatneniu. Podľa zistení SSC cez našu obec prejde za hodinu v priemere 317 vozidiel, z toho 60 vozidiel nad 3.5 t. Nesúhlasíme s koncom úseku pred obcou Čaka, nakoľko by po spustení úseku do prevádzky všetka doprava z R7 išla cez obec Čaka, čo je hlavne z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia pre obyvateľov obce neprípustné, nakoľko v našej obci nie sú vybudované chodníky pozdĺž cesty prvej triedy. Navrhujeme úsek výstavby cesty R7 predĺžiť až za obec Čaka, kde by sa dočasne napájala na cestu I/75.

Krajský stavebný úrad v Nitre, list zo dňa 26.4.2012, č.j. KSÚNR-2012-388

Zaslal nasledovné stanovisko:

Odporúča variant A,B,C a nemá zásadné pripomienky.

Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúr, list zo dňa 26.4.2012, j. č. SEMal-25-201/2012.

Nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení z pohľadu posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

Ministerstvo životného prostredia SR, odbor ochrany prírody a krajiny, list zo dňa 15.5.2012, pod j.č. 5091/2122-2.2

Pre možnú realizáciu odporúčaného červeného variantu musí predložená správa o hodnotení preukázať, že navrhovaná činnosť nemá významný vplyv na územie sústavy chránených území. Vplyv musí byť vyhodnotený vo vzťahu k vplyvu na priaznivý stav predmetu ochrany uvedených území. Posúdenie vplyvu musí obsahovať vyhodnotenie existujúceho stavu predmetu ochrany v danom území a stavu v akom bude predmet ochrany počas a po realizácii navrhovanej činnosti. Hodnotenie taktiež musí obsahovať možný kumulatívny vplyv, ktorý sa dá v danom území predpokladať. Táto preukázateľnosť v predloženej správe o hodnotení *chýba*. Na základe tejto skutočnosti žiadame v správe o hodnotení túto časť dopracovať - prípadne viesť červený variant tak, aby obchádzal PP Chrenovka. V alúviu potoka Chrenovka sa vyskytuje biotop európskeho významu Ls.1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lesy, ktorý patrí medzi európsky významné refúgium avifauny.

Podľa § 38 ods. 4 zákona ak sa na základe výsledku posudzovania vplyvov preukáže nepriaznivý vplyv navrhovanej činnosti na integritu územia sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany a ak neexistujú alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu alebo ak takéto nie sú menším nepriaznivým vplyvom, tak sa navrhovaná činnosť môže povoliť len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu.

Opatrenia ako „minimalizovať, v nevyhnutnom rozsahu šetriť porasty“ nemožno v správe o hodnotení pokladať za opatrenia, ak nie je uvedená porovnávacia základňa.

V opatreniach sa uvádza tiež „vylúčiť technické riešenia (mostov) so závesným lanovým systémom“, hoci v opise sa takéto riešenia neuvádzajú. Jedným z navrhnutých opatrení sú aj podchody pre živočíchy, nie je však uvedený ich počet, lokalizácia ani rozmery.

V ďalšom opatrení sa uvádza, že sa bude realizovať až na základe výsledkov monitoringu, ktorý sa ešte len bude realizovať.

Pre možnú realizáciu odporúčaného červeného variantu musí predložená správa o hodnotení preukázať, že navrhovaná činnosť nemá významný vplyv na územia sústavy chránených území. V danom prípade ide o nasledovné územia: CHVÚ Dolné Považie, PP Chrenovka, SKUEV 0084 Zátoň ako i SKUEV 0086 Krivé Hrabiny (ide o vrbovo-topoľové a jelšové lesy, dubovo-brestovo-jaseňové lesy ako i karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy), ktoré tvoria významné refúgium pre avifaunu a ich druhové zloženie je ovplyvnené hladinou spodnej vody v území. Hladina spodnej vody môže byť realizáciou posudzovanej stavby

ovplyvnená -táto skutočnosť nie je SoH riešená.

Vo vzťahu k uvedenej požiadavke sa v správe o hodnotení uvádza nasledovné:

- správa o hodnotení sa na strane 96 konštatuje, že výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky -Caka v červenom variante na základe monitoringu výberových druhov vtákov nebude mať negatívny vplyv na CHVÚ 005 Dolné Považie. V prípade, že sa v procese posudzovania nepreukáže negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu sústavy chránených území, je potrebné v správe o hodnotení uviesť na základe akých skutočností sa k uvedenému záveru dospelo. Táto skutočnosť v správe o hodnotení uvedená nie je.

- jednotlivé časti správy o hodnotení, ktoré sa zaoberajú problematikou bioty, nie sú uvedené v jej zodpovedajúcich častiach. Charakteristika vzácnejších rastlinných spoločenstiev nie je uvedená v analytickej časti, ale v kapitole vplyvov. Z textu vyplýva, že v dotknutom území bol vykonaný výskum bioty, neuvádza sa však čas a trvanie prieskumu ani skúmané prvky . Skúmané lokality nie sú charakterizované ani vyznačené v mape.

- tabuľka výskytu vtákov v dotknutej časti CHVÚ Dolné Považie je namiesto pri charakteristike uvedená pri vplyvoch a opakuje sa tiež v prílohe.

- tabuľka na strane 87 nemá názov.

- v mape vplyvov a opatrení sú znázornené spolu len tri opatrenia, pritom jedno z nich (predĺženie mosta nad PP Chrenovka) sa nespomína v texte. Z opatrení na ochranu bioty uvedených v texte ich možno v mape znázorniť oveľa viac.

Opísanie a vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti vrátane porovnania s jestvujúcim stavom ako to ukladá § 31 ods. 1 zákona nie je v správe o hodnotení úplné a dostačujúce. Z kapitoly X. správe o hodnotení v časti „Plnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia" sa ochrany prírody týkajú body 4, 5, 6, 7, 8, a 12, pričom iba v bode 7 môžeme konštatovať splnenie požiadaviek. Ostatné body sú buď splnené iba čiastočne alebo sú nesplnené.

Na základe tejto skutočnosti žiadame v správe o hodnotení dopracovať tieto konkrétne okruhy problémov:

- identifikovať migračné trasy živočíchov (s uvedením zdroja informácií)
- navrhnuť konkrétne opatrenia na odstránenie bariéry, ktorú predmetná stavba v území pre živočíchy predstavuje
- navrhnuté ekodukty - prechody pre poľovnú zver a iné druhy cicavcov (lokalizáciu robiť v spolupráci s poľovníckymi združeniami a pracovníkmi SOP SR) – doplniť počty a lokalizáciu
- zdôvodnenie a dokladovanie tvrdenia, že činnosť nebude mať negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu sústavy chránených území
- navrhnuť zmierňujúce opatrenia pri zásahu do PP Chrenovka
- mapa vplyvov a opatrení obsahuje tri opatrenia, pričom jedno z nich sa ale nespomína v texte a naopak veľa opatrení v texte nie je prenesených do mapy vplyvov a opatrení žiadame dopracovať
- slová „v nevyhnutnom rozsahu šetriť porasty" žiadame konkretizovať a uviesť v porovnávacíj základni
- zdokladovať na základe akých skutočností sa v správe o hodnotení dospelo k záveru, že posudzovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na CHVÚ 005 Dolné Považie
- preukázateľnosť kumulatívneho vplyvu posudzovanej činnosti v danom území
- zdokladovanie vplyvu stavby na hladinu spodnej vody, od ktorej sú závislé územia európskeho významu nachádzajúce sa v blízkom okolí (SKUEV 0084 Zátoň a SKUEV 0086 Krivé Hrabiny). "

Vzniknutú situáciu žiada riešiť spracovaním dodatku k správe o hodnotení, ktorý odstráni uvedené nedostatky a až po jeho pripomienkovaní dotknutými orgánmi štátnej správy proces posudzovania uzavrieť vydaním záverečného stanoviska.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, list zo dňa 4.4.2012, č.j. ČZ-8170/2012 ČS-2240/2012

Nitriansky samosprávny kraj podporuje trasu R 7 - variant „ A,B,E" (červená), ktorý je v súlade s Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja súhlasí bez pripomienok s rozsahom správy v predložennom znení.

Krajský pozemkový úrad v Nitre, list zo dňa 9.5.2012, pod j.č. 2012/00133

Pri každom obstarávaní a spracúvaní územnoplánovacej dokumentácie sa musí dbať na ochranu poľnohospodárskej pôdy a riadiť sa zásadami jej ochrany podľa ust. § 12 zákona č. 220/2004 Z.z. v znení neskorších predpisov. Dokumenty podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a vydania súhlasu podľa § 13 uvedeného zákona.

V tomto prípade orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy danú investičnú akciu neposudzoval. Preto skôr, ako môže byť variant, ktorý má nároky na poľnohospodársku pôdu posudzovaný a vybraný musí byť riešený najskôr podľa vyššie uvedeného zákona.

Navrhovaná investícia vzhľadom na svoje parametre a tým aj parametre zdrojov znečistenia ovzdušia a následne pôdy a vody v dlhodobom horizonte predstavuje permanentné znečisťovanie okolitej poľnohospodárskej pôdy.

Vzhľadom na vyššie uvedené sa z pohľadu ochrany poľnohospodárskej pôdy jedná o investíciu, ktorá má byť posudzovaná podľa zákona 24/2006 Z.z

Krajský úrad životného prostredia v Nitre, Odbor ochrany zložiek životného prostredia, list zo dňa 18.4.2012, č. j. 2012/00306 2012/249

Predložená správa o hodnotení v dielčích štúdiách popisuje negatívne dopady na flóru a faunu dotknutého územia, najmä na migračné trasy živočíchov. Na popísanej trase akútne chýbajú návrhy ekoduktov (zelených mostov) pre umožnenie prechodu živočíchov na zaužívaných migračných trasách. Vybudovaním týchto prechodov budú eliminované strety živočíchov s dopravnými prostriedkami na týchto miestach, kde môžu byť ohrozené aj ľudské životy pri podstatne vyššej prevádzkovej rýchlosti ako pri nulovom variante.

Pre podrobné posudzovanie navrhovanej činnosti bol určený červený variant a nulový variant, v prípade realizácie červeného variantu vzhľadom na vyššie uvedené odporúčame:

- premostenia vodných tokov Nitry, PP Potok Chrenovka, Starej Žitavy, Lovčianskeho potoka, Branovského potoka a potoka Hastrgáň riešiť tak, aby došlo k čo najmenšiemu zásahu do brehových porastov uvedených tokov,
- premostenia riešiť tak, aby pod mostnými konštrukciami boli zachované voľné brehy o šírke min. 5 m, ktoré umožňujú migráciu vodných druhov cicavcov napr. vydry riečnej, bobra európskeho, ondatry pižmo vej, nutrie riečnej a iných druhov živočíchov,
- po celej dĺžke navrhovanej trasy R7 vybudovať na vybraných miestach „ekodukty" - prechody pre poľovnú zver a iné druhy cicavcov. Miesta výstavby ekoduktov vybrať po konzultácií s poľovníckymi organizáciami a SOP SR na úsekoch, kde migračné trasy živočíchov pretínajú navrhovanú trasu R7.

V procese prípravy a realizácie navrhovanej činnosti je nutné vykonať opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. V ďalšej fáze schvaľovania a povoľovania navrhovanej činnosti trváme na realizácii opatrení rozpracovaných v správe o hodnotení činnosti v kapitole IV.

Krajský úrad životného prostredia Nitra nemá ďalšie pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre, list zo dňa 10.4.2012, č.j. A/2012/01704

Odporúča s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka na životné prostredie, realizovať trasu vo *variante ABE červenom*.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Levice, list zo dňa 24.4.2012, č. j. U/2012/00899

S navrhovaným riešením súhlasí pri dodržaní nasledovných podmienok:

1. Pri realizácii predložených zámerov pri zásahu do regionálnej cesty II. a III. triedy je potrebné dodržať zákon číslo 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov v nadväznosti na vyhlášku číslo 35/1984 Zb., ako i príslušné STN.
2. Pri realizácii predloženého zámeru je pre cestu I. triedy v zmysle § 3 ods. 4 cestného zákona, cestným správnym orgánom Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre.
3. Miestnu štátnu správu vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií vykonávajú obce, ako prenesený výkon štátnej správy.
4. V zmysle § 3a zákona číslo 135/1961 Zb o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, špeciálnym stavebným úradom pre cesty II. a III. triedy je obvodný úrad dopravy, objektovú skladbu stavebných objektov žiadame rozčleniť podľa príslušnosti špeciálnych stavebných úradov

Dokumentáciu pre územné a stavebné konanie žiada predložiť na vyjadrenie.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Komárne, list zo dňa 12.4.2012, č. j. G/2012/00857-2

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky a odporúča variant A, B, E (červený).

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Nové Zámky, list zo dňa 24.4.2012, č. j.2012/01369

Po posúdení predmetnej správy Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nových Zámkoch nemá námietky voči navrhovanému variantu A,B,E červený.

Obvodný úrad životného prostredia Levice, list zo dňa 26.4.2012, č.j. T-2012/00700-Na
Štátna vodná správa

V dotknutom území okresu Levice sa nenachádzajú žiadne vodohospodárske ochranné pásma, pásma hygienickej ochrany, ani chránená vodohospodárska oblasť. Trasa komunikácie križuje povrchový vodný tok - Dedinský potok, ktorý je pravostranným prítokom toku Kvetnianska a ten je pravostranným prítokom toku Hron.

S predloženou správou o hodnotení súhlasí za nasledovných podmienok:

1. Pri stavebných prácach je potrebné dôsledne dodržiavať ustanovenia § 39 zákona o vodách (zaobchádzanie s nebezpečnými látkami - pohonnými hmotami) a súvisiacich právnych predpisov na úseku ochrany vôd - vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Použité mechanizmy musia byť v takom technickom stave, aby sa vylúčil únik ropných látok do podlažia alebo do povrchových vôd.
2. Zariadenia staveniska je potrebné vybaviť ochrannými prostriedkami pre prípad havarijného úniku pohonných hmôt a v prípade mimoriadneho zhoršenia resp. ohrozenia vôd postupovať v súlade so schváleným havarijným plánom.
3. Počas realizácie rýchlostnej cesty, ako aj po jeho uvedení do užívania dôsledne dodržiavať príslušné ustanovenia zákona č.364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR

č.372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), hlavne § 21 týkajúci sa osobitného užívania vôd a súvisiaceho nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

Štátna správa odpadového hospodárstva

Správa o hodnotení v časti II.3. Odpady rieši vznik a nakladanie s odpadmi vznikajúcimi počas výstavby a počas prevádzky; odpady sú zaradené v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov a spôsob nakladania je v súlade so zákonom č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v platnom znení a príslušnými vyhláškami; upozorňuje na ustanovenie § 40c ods. 2 a ods. 4 (povinnosť stavebné odpady vznikajúce pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácie materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií); v uvedenej časti správy o hodnotení (str. 19) sú uvedené neaktuálne údaje v zozname skládok v okrese Levice a to : Želiezovce - skládka je uzatvorená, zrekultivovaná, skládka v Kalnej nad Hronom je prevádzkovaná spoločnosťou SITA Slovensko, a.s. Bratislava a skládku v Novom Tekove prevádzkuje spoločnosť Tekovská ekologická, s.r.o. (na uvedené neaktuálne údaje úrad upozornil aj stanovisku k zámeru).

Správa o hodnotení v časti IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie v časti Hospodárenie s odpadmi rieši nakladanie s odpadmi počas výstavby a počas prevádzky v súlade s platnou legislatívou a Programom odpadového hospodárstva SR.

Za predpokladu, že stavby a objekty budú vybudované a prevádzkované v zmysle platných právnych predpisov a dodržania opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov zmysle časti IV. je výstavba rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka z hľadiska záujmov odpadového hospodárstva možná.

Štátna správa ochrany ovzdušia

Počas výstavby sa, vzhľadom na rozsah stavby očakáva, že komunikácie, na ktorých sa bude realizovať preprava materiálu a surovín na staveniska a následne odvoz zeminy a odpadov, budú pôsobiť ako líniové zdroje znečisťovania ovzdušia. Ide najmä o zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší z nákladnej dopravy obsluhujúcej stavbu a zvýšenie prašnosti najmä z rozsiahlych zemných prác. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah závisí od počtu súčasne otvorených stavebných úsekov. Hlavné plošné zdroje predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, teda ide o plošné zdroje znečisťovania ovzdušia dočasného charakteru: stavenisko, stavebné dvory a zariadenia staveniska, dočasné skládky ornice, zeminy, skrývky stavebného materiálu, likvidované, resp. rekonštruované cesty I, II. a III. triedy, poľné a lesné cesty a obchádzky, dočasné depónie prebytočnej vyťaženej zeminy alebo humusovej skrývky. Počas prevádzky - realizované riešenie rýchlostnej cesty R7 sa v budúcnosti stane v niektorých častiach danej oblasti novým líniovým zdrojom znečisťovania ovzdušia z dopravy. Na základe predpokladaného imisného zaťaženia vo výhľadovom období po uvedení stavby do prevádzky nebude dochádzať k prekračovaniu limitov prípustných koncentrácií škodlivých látok za kalendárny rok.

Kompletné posúdenie emisnej situácie je obsahom Emisnej štúdie (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 2011), ktorá tvorí prílohu správy ohodnotení. Zdrojom produkcie emisií do ovzdušia bude automobilová doprava, ktorá je podľa ustanovenia § 3odsek 1 písm. b) zákona číslo 137/2010 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilný zdroj.

V budúcnosti očakávame v záujmovom území v súvislosti so zvyšovaním intenzity dopravy, aj zvyšovanie podielu znečisťujúcich látok v ovzduší, najmä prachu. Doprava bude naďalej prechádzať zastavaným územím a emisie z automobilov budú ovplyvňovať kvalitu životného prostredia v intravilánoch obcí a miest. V lokalite sú dobré podmienky pre rozptyl, preto sa nepredpokladá prekročenie limitných hodnôt.

Nakoľko uvedenou prevádzkou v danej lokalite nedôjde k výraznému znečisťovaniu okolitého ovzdušia exhalátmi a vzhľadom na dodržiavanie podmienok ochrany ovzdušia vyplývajúcich z platnej legislatívy na úseku ochrany ovzdušia je predpoklad na realizáciu uvedenej stavby.

Štátna správa ochrany prírody a krajiny

Trasa posudzovanej rýchlostnej cesty na území okresu Levice zasahuje do k.ú. Čaka. Predmetná stavba je plánovaná na území okresu Levice s prvým stupňom ochrany podľa zákona a nezasahujú tu územia s vyšším stupňom ochrany. Taktiež tu nezasahujú územia európskeho významu uvedené vo Výnose MŽP SR č. 3 /2004-5.1 zo 14.7.2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu ani chránené stromy. Trasa cesty je však plánovaná okrajom lesného porastu s miestnym názvom Syrové vrečko , ktoré je v RUSES-e okresu Levice vedené ako potenciálne biocentrum nadregionálneho významu. Rovnako územie okolo Dedinského potoka je v mieste križovania s navrhovanou rýchlostnou cestou R7 vedené v RUSES-e okresu Levice ako potenciálne biocentrum nadregionálneho významu. V správe o hodnotí je potrebné doplniť údaj , že červený variant A, B, E prechádza v k.ú. Čaka v lokalite Syrové vrečko biotopom európskeho významu Ls3.4 Dubovo-cerové lesy (stanovisko ŠOP SR S- CHKO Ponitrie č. ŠOP SR /I 193/2012 zo dňa 19.4. 2012). Nakoľko v prípade realizácie červeného variantu dôjde k zničeniu časti tohto biotopu európskeho významu navrhujeme v tomto úseku trasovať rýchlostnú komunikáciu cca 300 m južnejšie ako je navrhovaná tak , aby obchádzala existujúci lesný porast z južnej strany. Ďalej požadujeme, voliť také technické riešenie , aby zásah do brehového porastu Dedinského potoka v mieste jeho križovania s rýchlostnou cestou bol minimálny.

Záver

Obvodný úrad životného prostredia v Leviciach, úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny, ako dotknutý orgán požaduje doplniť správu o hodnotení navrhovanej činnosti o údaj, že červený variant A, B, E prechádza v k.ú. Čaká v lokalite Syrové vrečko biotopom európskeho významu Ls3.4 Dubovo-cerové lesy.

Nakoľko v prípade realizácie červeného variantu by došlo k zničeniu časti tohto biotopu európskeho významu, navrhujeme v tomto úseku trasovať rýchlostnú komunikáciu cca 300 m južnejšie ako je navrhovaná tak , aby obchádzala existujúci lesný porast z južnej strany. Ďalej požadujeme, voliť také technické riešenie, aby zásah do brehového porastu Dedinského potoka v mieste jeho križovania s rýchlostnou cestou bol minimálny.

OÚŽP Levice, úseky štátnej vodnej správy, odpadového hospodárstva a ochrany ovzdušia súhlasia s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti za podmienky dôsledného dodržania platnej legislatívy na jednotlivých úsekoch ochrany životného prostredia (v zmysle vyššie uvedeného).

Obvodný úrad životného prostredia Nové Zámky, list zo dňa 26.4.2012, č.j. 2012/961-02-Ko

Obvodný úrad životného prostredia Nové Zámky, odbor ochrany zložiek životného prostredia ako dotknutý orgán podľa jednotlivých zložiek zaujíma nasledovné stanoviská:

odpadové hospodárstvo:

Z hľadiska odpadového hospodárstva nie sú námietky k správe o hodnotení ani k jednému z navrhovaných variantov.

ochrana ovzdušia:

nemá pripomienky.

štátna vodná správa :

Z hľadiska ochrany vodných pomerov nemáme pripomienky k predloženej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti.

ochrana prírody a krajiny:

Obvodný úrad životného prostredia Nové Zámky - orgán ochrany prírody a krajiny súhlasí so

stanoviskom ŠOP SR, Správy CHKO Dunajské luhy č. CHKODL/342/2012 zo dňa 13.4.2012 a žiada, aby boli jeho odporúčenia akceptované a zapracované do záverečného stanoviska a následne premietnuté do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

Obvodný úrad životného prostredia Komárno, list zo dňa 25.4.2012, č.j. 2012/00501-ZI
Z hľadiska záujmov štátnej správy ochrany ovzdušia, ochrany prírody a krajiny, štátnej vodnej správy a odpadového hospodárstva nemáme k správe o hodnotení pripomienky.

Úrad verejného zdravotníctva SR, Bratislava, list zo dňa 27.4.2012, č.j. OHŽP-3058/12
So správou o hodnotení súhlasí.

Zároveň požaduje, aby bol investor, realizátor a prevádzkovateľ stavby v záverečnom stanovisku zviazaný:

- plniť opatrenia vyplývajúce z časti IV predloženej správy o hodnotení „Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie“,
- vzhľadom na vyhodnotenie a závery hlukovej štúdie v časti týkajúcej sa križovatky Bešeňov riešiť v dokumentácii pre územné konanie protihlukové opatrenia v súvislosti s nárastom objemu dopravy na ceste II/511 prechádzajúcej obcou Bešeňov,
- zabezpečiť monitorovanie hluku počas prevádzky rýchlostnej cesty za účelom zistenia účinnosti realizovaných protihlukových opatrení,
- prijať pri organizácii výstavby také opatrenia, aby vplyv hluku a exhalátov z dopravy pri preprave stavebných materiálov, stavebných strojov a samotnej výstavbe dosiahol čo najnižšiu úroveň.

Posúdením vplyvu variantu A,B,E na hlukovú situáciu v dotknutom území sa zaoberala hluková štúdia spracovateľa Dopravoprojekt, a.s., Bratislava (november 2011), z ktorej záverov vyplýva, že pozdĺž navrhovaného úseku trasy rýchlostnej cesty R7 nebude dochádzať k prekračovaniu prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, nakoľko izofóna 50 dB bude v nočnom čase vzdialená od osi rýchlostnej cesty cca 165 m v úseku Nové Zámky - Bešeňov a cca 125 m v úseku Bešeňov - Čaka, pričom do tejto vzdialenosti sa v trase navrhovaného úseku nenachádzajú žiadne chránené priestory. Pri obci Bešeňov je po započítaní cestnej križovatky a vplyvu neistoty predikcie hluku predpokladaný kontakt obytnej zástavby s pásmom 50 dB. Z uvedeného dôvodu je na tomto mieste v km 84,900 - 85,365 navrhnutá protihluková stena dĺžky 465 m s výškou 2 m. V prípade realizácie zámeru sa oproti nulovému variantu predpokladá nárast objemu dopravy na ceste II/511 prechádzajúcej obcou Bešeňov, čo spôsobí nárast ekvivalentnej hladiny hluku L_{Aeq} o 3 dB a prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pred fasádami objektov prvého stavebného radu. Riešenie tejto situácie je možné len vo forme sekundárnych opatrení (fasádne úpravy, výmeny okien). Spracovateľ zároveň konštatuje, že sprevádzkovaním navrhovanej rýchlostnej cesty dôjde k zníženiu tranzitnej dopravy na existujúcich komunikáciách (predovšetkým cesta I/75) v intraviláne sídel, čo prispeje k zlepšeniu kvality života obyvateľov dotknutých obcí. Očakáva sa tiež reálne riziko zvýšenia hladín hluku v obytných zónach počas stavebných prác aj napriek tomu, že navrhovaný variant bezprostredne neprechádza obývaným územím.

Vypracovaná emisná štúdia spracovateľa Dopravoprojekt, a.s., Bratislava (november 2011) nepredpokladá negatívny vplyv prevádzky rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia, pričom podľa jej záverov nebude dochádzať k prekračovaniu limitov prípustných koncentrácií škodlivých látok. Počas výstavby však dôjde k dočasnému zhoršeniu kvality ovzdušia exhalátmi a prachom v mieste stavby a v trasách dovozu stavebných materiálov.

Porovnanie vhodnosti navrhovaného variantu A,B,E s tzv. nulovým variantom (existujúca komunikácia I/75) bolo vykonané multikriteriálnym hodnotením založeným na kvantifikácii

rôznych vplyvov, v rámci ktorého riešiteľ definoval súbor kritérií rôznej priority zahŕňajúci technicko-ekonomické a dopravné kritériá, vplyvy na obyvateľstvo, prírodné a socio-ekonomické prostredie. Relatívne najvyššiu váhu hodnotitelia prisúdili kritériám bezpečnosti a komfortu trasy a vplyvu hluku na bývajúce obyvateľstvo. Na základe výsledkov tohto hodnotenia správa ako optimálne riešenie odporúča realizáciu variantu A,B,E.

Z pohľadu ochrany verejného zdravia je možné s realizáciou rýchlostnej cesty R7 Nitra - križovatka R2 súhlasiť za predpokladu zabezpečenia účinných protihlukových opatrení. Uvedená stavba bude v rámci územného konania posúdená orgánom verejného zdravotníctva v zmysle platnej legislatívy. Z hľadiska ochrany obyvateľstva pred hlukom a vibráciami z prevádzky rýchlostnej cesty bude potrebné pred uvedením stavby do trvalej prevádzky výsledkami merania hluku na fasádach najbližších objektov s dlhodobým pobytom osôb preukázať, že po realizácii navrhovaných protihlukových opatrení v obytných zónach dotknutých navrhovanou činnosťou nebudú prekračované najvyššie prípustné hodnoty hluku a vibrácií v dennej, večernej a nočnej dobe v zmysle platnej legislatívy.

Na základe vyššie uvedených skutočností a čiastkových stanovísk dotknutých regionálnych úradov verejného zdravotníctva so sídlom v Leviciach a Nových Zámkoch sa vydáva toto záväzné stanovisko.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre, list zo dňa 13.4.2012, č.j. KRHZ-NR-OPP-414-001/2012

Nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Obvodný bankský úrad v Bratislave, list zo dňa 2.4.2012, č. j. 418-1011/2012

Nemá námietky.

Obvodný úrad Nové Zámky, Odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, list zo dňa 3.4.2012, č. j. ObU-NZ-CO-A/2012/00530-34

Súhlasí bez pripomienok s realizáciou. Z hľadiska potrieb CO zámer nemusí byť posudzovaný podľa zákona.

Letecký úrad SR, Bratislava, list zo dňa 10.4.2012, č.j- 03067/2012/212-002p/4641

K predmetnej stavbe nevyjadroval, nakoľko im stavebník do dnešného dňa nepredložil projektovú dokumentáciu stavby k odsúhlaseniu.

V prípade, že je pri tomto úseku navrhovaná prekládka vonkajších vedení elektrického prúdu VN a VVN požaduje Letecký úrad Slovenskej republiky predložiť projektovú dokumentáciu k odsúhlaseniu a stanoveniu podmienok pre realizáciu stavby.

Štátna ochrana prírody SR, Banská Bystrica, list zo dňa 25.4.2012, č.j. ŠOP SR/1193/2012

Uvádza:

V stanovisku k zámeru sme z hľadiska ochrany prírody pokladali za vhodnejší modrý variant, červený variant totiž pretína Prírodnú pamiatku Potok Chrenovka, oba varianty prechádzajú cez CHVÚ Dolné Považie. V prípade preferovania červeného (severného variantu) sme odporučili upraviť jeho trasu tak, aby obchádzala prírodnú pamiatku Potok Chrenovka severnejšie.

Z variantov predložených v SoH (červený variant a nulový variant) pokladáme za vhodnejší nulový variant, ktorý má najmenej kolízií so záujmami štátnej ochrany prírody.

Vzhľadom na nesplnenie viacerých špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia odporúčame **dopracovať správu o hodnotení**, predovšetkým identifikovať migračné trasy živočíchov (s uvedením zdrojov informácií) a navrhnúť konkrétne opatrenia na odstránenie bariéry (konkrétne lokalizácia, rozmery, materiály, cieľové živočíchy), ktoré sa v podobných dokumentáciách už stávajú štandardom.

V prípade preferovania červeného variantu odporúčame v rámci dopracovania SoH:

- Trasu upraviť tak, aby obchádzala Prírodnú pamiatku Potok Chrenovka.
- Pod mostnými konštrukciami zachovať voľné brehy so šírkou min. 5 m na umožnenie migrácie vodných druhov cicavcov (vydry riečnej, bobra európskeho, ondatry pižmovej, nutrie riečnej a iných).
- Navrhnuť ekodukty - prechody pre poľovnú zver a iné druhy cicavcov, miesta ich výstavby vybrať po konzultácii s poľovníckymi organizáciami a ŠOP SR.

V bezprostrednej blízkosti cesty, najmä v CHVÚ Dolné Považie, nevysádzať stromy a kry, lebo tie sú v poľnohospodárskej krajine mimoriadne atraktívne pre vtáky, a tak dochádza k ich stretom s vozidlami.

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Piešťany, list zo dňa 4.5.2012, pod j.č. 4862/2012

Odvodnenie rýchlostnej komunikácie je navrhované cez ORL s výstupnou hodnotou NEL do 0,1 mg.l⁻¹ do vodných tokov, resp. do vsaku. Množstvo vôd odvádzaných do vodných tokov žiadame minimalizovať vzhľadom na enormné zvýšenie prietokov v tokoch počas zrážkovej činnosti a uprednostňovať odvodnenie do vsaku. V prípade, že geológia podložia neumožňuje odvodnenie do vsaku, požadujeme znižovať množstvá odvádzaných dažďových vôd cez retenčné nádrže.

Križovanie a súběhy navrhovanej komunikácie s vodnými tokmi je potrebné riešiť v zmysle platnej STN 73 68 22 Križovanie a súběhy vedení a komunikácií s vodnými tokmi.

Z hľadiska záujmov vodného hospodárstva a správcovstva vodných tokov k výberu výsledného variantu, vychádzajúc zo stanoviska k Správe ohodnotení zástupcov SVP.š.p., OZ Piešťany a SVP.š.p., OZ Banská Bystrica, ktorých sa trasa rýchlostnej komunikácie R7 dotýka záujmov správcovstva vydávame nasledovné stanovisko :

V procese multikriteriálneho hodnotenia vyšiel ako optimálne riešenie variant ABC červený (dĺžka trasy 22,649 km). S odporúčanou trasou v zmysle záverov správy o hodnotení súhlasíme.

Podmienky správcu tokov k navrhovanej stavbe budú stanovené v ďalších stupňoch PD, ktorú požadujeme predkladať na vyjadrenie.

Stanoviská občanov, občianskych iniciatív, mimovládnych organizácií a podnikateľských subjektov

Listom, ktorý MŽP SR prijalo dňa 08. 08. 2014 SOS/BirdLife Slovensko zaslalo stanovisko, v ktorom nesúhlasí s variantom A,B,E, ale odporúča realizovanie variantu južne od Nových Zámkov v kombinácii variantov C a napojenie na B1 severovýchodne pri Nesvadoch na rozhraní okresov MZ a KN.

VYHODNOTENIE PRIPOMIENOK

Zaslané pripomienky možno rozdeliť do nasledovných skupín:

1. *súhlasné stanoviská*, ktorých pripomienky už boli akceptované pri pripomienkovaní Zámeru a v procese posudzovania už boli zapracované a hodnotené v Správe, resp. boli znovu v stanoviskách pripomenuté
2. *stanoviská s pripomienkami*, ktorých cieľom bolo pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie, elimináciu alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie v Záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy
3. a stanoviská, ktoré boli *všeobecného charakteru*.
4. stanoviská, ktoré *požadovali spracovanie dodatku* (MŽP SR, OVŠS, ŠOP SR, Banská Bystrica)

Prevažná väčšina vznesených pripomienok bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela k riešeniu opatrení na minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky budúcej rýchlostnej cesty na životné prostredie a boli zapracované do návrhu opatrení. Možno tiež konštatovať, že občania nemajú zásade výhrady k výstavbe rýchlostnej cesty R7 za podmienky, že sa budú realizovať varianta ABC pri vykonaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov

Na verejnom prerokovaní obyvatelia nemali zásadné výhrady k výstavbe rýchlostnej cesty za podmienky, že sa budú realizovať opatrenia na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov.

Občania vo svojich stanoviskách, prezentovali súhlasné stanoviská za predpokladu realizácie ich návrhov.

Stanoviská a záznamy z rokovaní počas spracovávania odborného posudku

Záznam z pracovného stretnutia zo dňa 31.5.2012 na obecnom úrade obce Bešeňov

V súlade s písomným stanoviskom obce Bešeňov ako aj v súlade so žiadosťou obce Bešeňov z verejného prerokovania k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky – Čaka sa dňa 31.05.2012 uskutočnilo stretnutie na obecnom úrade Bešeňov s obhliadkou trasy pripravovanej rýchlostnej cesty v k.ú. Bešeňov a Veľké Lovce. Prítomní boli oboznámení s trasovaním rýchlostnej cesty R7 úseku Nové Zámky – Čaka. Po obhliadke trasy boli so strany obce Bešeňov starostom obce Ing. Timoranským vznesené tieto požiadavky:

Bod 1 - Žiadame presun trasy severne od obce Bešeňov v mieste kríženia sa s cestou II/511 cca o 800m medzi areál záhradníctva a hranicu katastrálneho územia obce Bešeňov. Takáto zmena trasy by mala priaznivejší vplyv na zdravie obyvateľov obce nakoľko by výrazne poklesla intenzita hluku od plánovanej rýchlostnej cesty, zachovala by sa celistvosť poľovníckeho revíru a z hľadiska environmentálneho by sa vyhla trasa rýchlostnej cesty chránenému územiu potoka Chrenovka.

Bod 2 - Žiadame posúdiť vplyv križovatky R7 a II/511 z hľadiska dopravného-inžinierskeho vzhl'adom na možné neúnosné zaťaženie cesty II/511 v intraviláne obce a tým vyvolaný negatívny vplyv na občanov vyvolaný zvýšenou intenzitou dopravy na II/511.

Bod 3 - Žiadame posunúť malé odpočívadlo ďalej od zastavaného územia obce Bešeňov, a umiestniť ho na kopec v mieste staničenia cca na 88,00 km

Po prerokovaní všetkých požiadaviek zo strany obce Bešeňov sa stretnutie skončilo. Záznam zo stretnutia sa zašle spracovateľovi posudku.

Ministerstvo životného prostredia SR zo dňa 28.5.2012, j.č.-673/12 - 3.4/ml.

Ministerstvo životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov správu o hodnotení navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7, Nové Zámky – Čaka všetkým zainteresovaným subjektom. K správe o hodnotení došli, okrem iných stanovísk, aj stanoviská od Ministerstva životného prostredia SR, odbor výkonu štátnej správy a od Štátnej ochrany prírody SR v Banskej Bystrici. V týchto stanoviskách sa uvádza, že v správe o hodnotení chýba preukázateľnosť vplyvu navrhovanej činnosti (červeného variantu) na priaznivý stav sústavy chránených území. Hodnotenie taktiež musí obsahovať kumulatívny vplyv, ktorý sa dá v tomto území predpokladať.

V prípade, že v procese posudzovania sa nepreukáže negatívny vplyv na chránené územia, je nutné túto skutočnosť v správe o hodnotení uviesť s odôvodnením, ako sa k takému záveru dospelo. Toto odôvodnenie v správe o hodnotení nie je.

V súčasnosti sa vypracováva odborný posudok a následne bude vypracované záverečné stanovisko. Podľa § 35 zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov príslušný orgán

môže požiadať navrhovateľa o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk podľa odsekov 1 až 3 tohto paragrafu, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska.

Z uvedeného dôvodu žiadame o stanovisko, prípadne dopracovanie správy o hodnotení o požiadavky vyplývajúce z uvedených stanovísk.

Stanovisko Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. k listu MŽP SR, list zo dňa 25.7.2012, pod j. č. 30103/47182/2012

Zaslalo nasledovné stanovisko:

1/ Popísať vplyv premostení na migračné trasy živočíchov -

v kap. III.10 Vplyvy na ÚSES str. 96 boli identifikované všetky významné migračné trasy v dotknutom území a spôsoby ako bude technickými riešeniami dosiahnutá konektivita v území (problematika bola konzultovaná s pracovníkom ŠOP SR Správa CHKO Dunajské luhy Mgr. Lengyelom PhD.).

2/ Identifikovať biotopy európskeho a národného významu dotknuté realizáciou, zhodnotiť vplyv na tieto biotopy a vyčíslieť orientačnú spoločenskú hodnotu biotopov ovplyvnených navrhovanou činnosťou -

na strane 37 a 38, sú v kap. II.7.2 a II.7.3 popísané všetky biotopy a identifikované biotopy národného a európskeho významu. Na strane 91 kap. III.9.1 je vyčíslená spoločenská hodnota zasiahnutých biotopov ktoré sa vyskytujú v alúviu PP Potok Chrenovka.

3/ Určiť migračné trasy živočíchov a navrhnúť opatrenia na odstránenie bariér z navrhovanej činnosti -

v kap. III.10 Vplyvy na ÚSES str. 96 boli identifikované všetky významné migračné trasy v dotknutom území. V kapitole je popis technického riešenia, ktoré vytvorí podmienky pre migráciu zveri. Problematika bola konzultovaná s pracovníkom ŠOP SR Správa CHKO Dunajské luhy Mgr. Lengyelom PhD.

Správa EIA v kap. IV.2.5 Opatrenia na ochranu bioty str. 116 rieši problematiku migrácie pod mostnými objektmi, ako aj výstavbu podchodov medzi Bánovom a Bránovom a medzi Bešeňovom a Bránovom.

4/ Popísať vplyv trasy červeného variantu na potok Chrenovka (zásah do PP Chrenovka) a na lesný porast v k.ú. Čaka, ktorý je biotopom európskeho významu -

trasa variantu bodovo pretína PP Chrenovka. Na str. 91 v kap. III.9.1 Vplyvy rýchlostnej cesty na R7 na chránené územie PP Potok Chrenovka je opis biotopov a vyčíslená spoločenská hodnota, za zničené biotopy. V kapitole sa konštatuje nevyhnutný výrub drevín, ktoré sa vyskytujú v trase rýchlostnej cesty čo vlastne predstavuje fragmentáciu daného územia.

Technické riešenie mostného objektu si nevyžiada jeho reguláciu.

V správe na str. 91. je správne uvedený údaj: „Platí tu 4. stupeň ochrany.“

ŠOP SR Správa CHKO Ponitrie eviduje v trase červeného variantu v k.ú. Čaka cca v km 100,0 biotop európskeho významu Ls 3.4 Dubovo - cerové lesy. Predmetný biotop je už mimo riešeného úseku trasy rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka a bude predmetom posúdenia vplyvov v úseku Čaka - Veľký Krtíš.

5/ Pre možnú realizáciu odporúčaného červeného variantu musí predložená správa o hodnotení preukázať, že navrhovaná činnosť nemá významný vplyv na územia sústavy chránených území. Ide o CHVÚ Dolné Považie, PP Chrenovka, SKUEV 0084 Zátoň a SKUEV 0086 Krivé Hrabiny, ktoré tvoria významné refúgium pre avifaunu a ich druhové zloženie je ovplyvnené

hladinou spodnej vody v území. Hladina spodnej vody môže byť realizáciou posudzovanej stavby ovplyvnená - táto skutočnosť nie je v správe o hodnotení riešená - PP Potok Chrenovka bude prekleňovať mostný objekt. Technické riešenie mostného objektu si nevyžiada jeho reguláciu a mostné pilere budú vzdialené od brehov toku cca 10m. Budovania mostného objektu na hladinu podzemnej vody nebude mať významný vplyv. Počas prevádzky sa vplyv nepredpokladá.

CHVÚ Dolné Považie : v prílohe správy o hodnotení „Štúdia vplyvov na CHVÚ Dolné Považie" sa na str. 12 sa uvádza. Za významnú skutočnosť hodnotíme to, že variant A,B,E obchádza najvýznamnejšie lokality z ornitologického hľadiska: v dostatočnej miere obchádza vodné plochy, ako štrkoviská, periodicky zaplavované poľné depresie - aspoň tie najvýznamnejšie, lesné spoločenstvá a pod.

Okraj SKUEV 0084 Zátoň je vzdialený od trasy rýchlostnej cesty 200m. Priestor inundácie rieky Nitra bude rýchlostná cesta prechádzať mostným objektom dĺžky 276 m s rozpätím mostných polí 32 až 42m. Budovania mostného objektu na hladinu podzemnej vody nebudú mať významný vplyv. Počas prevádzky sa vplyv nepredpokladá.

Okraj SKUEV 0086 Krivé Hrabiny je vzdialený od trasy rýchlostnej cesty 500m. Z hľadiska geomorfologického situovania trasy rýchlostnej cesty a polohy SKUEV Krivé Hrabiny sa vplyv na podzemné a povrchové vody nepredpokladá.

6/ V prípade, že sa v procese posudzovania nepreukáže negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu sústavy chránených území, je potrebné v Správe EIA uviesť na základe akých skutočností sa k uvedenému záveru dospelo. Táto skutočnosť v Správe EIA nie je -prílohou Správy EIA je „Štúdia vplyvov na CHVÚ Dolné Považie", ktorej obsah a návrhy boli konzultované s pracovníkom ŠOP SR Správa CHKO Dunajské luhy Mgr. Lengyelom PhD. Hodnotenie predpokladaných vplyvov je popísané v kap. 8 na str. 8 až 16. V jednotlivých kapitolách sú hodnotené :

- hlavné vplyvy pozemných komunikácií na živé organizmy a ich vyhodnotenie v sledovanom území,
- hodnotenie predpokladaných vplyvov rýchlostnej cesty na populácie hlavných kritériových druhov,
- súhrnný prehľad vplyvov,

Na základe týchto výsledkov bolo v štúdiu konštatované, že navrhovaná stavba nebude mať negatívny vplyv na CHVÚ Dolné Považie.

7/ Hodnotenie musí obsahovať možný kumulatívny vplyv, ktorý sa dá v danom území predpokladať-

v kap. III.15 Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území str. 106 až 107 sú prezentované informácie o možných kumulatívnych vplyvoch, o priestorovom rozložení predpokladaných preťažených lokalít územia a priestorovej syntéze pozitívnych vplyvov činnosti.

Záverom uvádzame, že jednotlivé pripomienky boli konzultované so zhotoviteľom správy o hodnotení rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka Ing. Longom, Dopravoprojekt a.s., Bratislava.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval v zmysle ustanovení § 36, odsek 4, 6 a 7 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov Ing. Karol Mahr, zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 36 citovaného zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., dňa 4.9.1997 pod číslom 63/96-OPV.

Dopracovanie odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska na základe dopracovaných štúdií: Dodatok ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, september 2013) a Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice EÚ 92/43/EHS ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, marec 2014) bolo spracované doc. RNDr. Katarínou Pavličkovou, CSc, evidovaná ako odborne spôsobilá osoba podľa pod č. 157/97-OPV. Dopracovaním bola poverená listom MŽP SR č. 673/12-3.4/ml zo dňa 31.10.2014.

Posudkárka odporúča realizáciu navrhovanej činnosti v posudzovanom variante.

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

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy.

Vplyvy na obyvateľstvo

Dotknutí obyvatelia

V etape výstavby

Negatívne vplyvy je možné kvalifikovať najmä počas výstavby, tieto však budú dočasného charakteru a minimálne, pretože budúce stavenisko, stavebné dvory a prístupové cesty sú vedené prevažne mimo intravilán dotknutých obcí

V etape prevádzky

V etape prevádzky navrhovanej činnosti dôjde k pozitívnemu ovplyvneniu obyvateľov dotknutých obcí (hlavne Nové Zámky, Dvory a Kotla), pretože v súčasnosti sú existujúce cesty vedené priamo cez zastavané časti obcí, s bodovými závadami, bez protihlukových opatrení a s rýchlostnými obmedzeniami. Na druhej strane dôjde k zhoršeniu negatívnych vplyvov v obci Bešeňov, kde vybudovaním križovatky „Bešeňov“ dôjde k zvýšeniu intenzity dopravy v obci.

Nepriamo budú pozitívne ovplyvnení aj užívatelia navrhovanej rýchlostnej cesty, ktorí nebývajú v hodnotenom území. Zrýchli sa prejazd územím, dôjde k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť cestnej premávky.

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

Zdravotné riziká

Riziká počas výstavby

Riziká pracovníkov pracujúcich na stavbe vyplývajú z charakteru a druhu práce – stavebné práce ako aj návrhu stavby(PD), výškové práce, práca s plynovými, elektrickými zariadeniami, stavebnými a dopravnými mechanizmami. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, čím sa zvýšia množstvá hluku, prachu a emisií z dopravy. Toto však nebude mať významný vplyv na zdravotný stav obyvateľov. 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 a prácach v tunely, 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 sa zvyknú posudzovať cez vplyv dopravy na kvalitu ovzdušia a hlučnosť v prostredí. Tieto vplyvy sa na zdravotnom stave môžu prejavovať pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentráciám prekračujúcim hygienické limity. Predpokladá sa, že znečistené ovzdušie prispieva k nárastu ochorení najmä dýchacieho systému (astma, alergie na prach a iné látky)

Počas výstavby sa predpokladá zvýšená produkcia exhalátov znečisťujúcich ovzdušie z premávky ťažkých nákladných automobilov a prašnosti pri výstavbe rýchlostnej cesty, tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

Riziká počas prevádzky

Na obyvateľstvo v okolí dopravných trás pôsobí kombinácia viacerých nepriaznivých faktorov rôznej intenzity, pričom v najkritickejších úsekoch môže dochádzať aj k ich vzájomnej kumulácii. Ide najmä o faktory ako znečistenie ovzdušia (emisie so spaľovacích motorov, prašnosť), hluk, bariérový vplyv, riziko dopravných nehôd, psychická záťaž a stres. Tieto vplyvy sa môžu prejavovať pri dlhodobom vystavení obyvateľstva koncentráciám prekračujúcim hygienické limity prejavovať na zdravotnom stave.

Hluk:

Ovplyvnenia obyvateľov navrhovanou činnosťou sa prejavujú najmä produkciou hluku. Relevantné je posudzovať vplyv hluku podľa kritéria, ktorým je Vyhláška MZ SR č. 360/2010 Z. z., o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, ktorá ustanovuje najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejavovať pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit.

Na základe výsledkov Hlukovej štúdie (Ing. Krokker, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 2011) možno konštatovať, že nebude dochádzať k prekračovaniu prípustných hodnôt pozdĺž trasy rýchlostnej cesty R7. Izofóna 50 dB bude v nočnom období dňa vzdialená od osi rýchlostnej cesty na cca 165 m v úseku Nové Zámky - Bešeňov a cca 125 m v úseku Bešeňov - Čaka. V tejto vzdialenosti od rýchlostnej cesty sa nenachádzajú žiadne chránené priestory a preto nebudú prekročené hygienické limity v denných ani nočných hodinách

V prípade obce Bešeňov je po započítaní križovatky Bešeňov a vplyvu neistoty predikcie hluku predikovaný kontakt obytnej zástavby s pásmom 50 dB pri hodnotení nočných limitov. Preto bola v tomto mieste (km 84,900 -85,365) navrhnutá protihluková stena dĺžky 465 m a výšky 2 m.

Znečistenie ovzdušia:

Najvýznamnejší vplyv znečistenie ovzdušia možno očakávať v etape stavebných prác, keď bude prevádzka ťažkej automobilovej dopravy zdrojom znečistenia ovzdušia výfukovými plynmi a rozvírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti, ale tento vplyv je krátkodobý a menej významný.

Lokalizáciou riešenia mimo zastavané územie obcí bude bezprostredne exhalátmi zasiahnutá minimálna časť obyvateľstva. Na základe výsledkov emisnej štúdie možno konštatovať, že zaťaženie škodlivými látkami z dopravy na rýchlostnej ceste R7 vo výhľade roku 2031, nedôjde k prekročeniu prípustných koncentrácií škodlivých látok (CO, PM a NOx).

Vzhľadom na polohu variantu ABE voči obývaným častiam sídiel sa nepredpokladá negatívny vplyv na zdravotný stav bývajúceho obyvateľstva. Je predpoklad, že presmerovaním tranzitnej dopravy mimo zastavaného územia, dôjde k zníženiu hlukovej záťaže, zníženiu znečisťovania ovzdušia imisiami z dopravy, zvýšeniu bezpečnosti chodcov na komunikáciách, čo sa prejaví na celkovom zlepšení životného prostredia v dotknutých obciach.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálno-ekonomické účinky posudzovanej činnosti sa prejavujú na dopravných parametroch prerozdelením dopravy po začatí užívania nového stavebného diela, ale tiež na pôvodnej časti dotknutej cestnej siete, a to dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, cestovnej rýchlosti a bezpečnosti užívateľov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality nového stavebného diela oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu.

Ekonomické efekty sa prejavujú predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku cestnej siete poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb, resp. s prevádzkovaním ich vozidiel. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cesty I/75 znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavujú sa tiež na poklese cestovného času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Pozitívnym vplyvom realizácie investície je aj zvýšenie výkonnosti rýchlostnej cesty, zlepšenie obslužnosti a vytvorenie podmienok pre rozvoj záujmového územia a taktiež vytvorenie pracovných príležitostí v dôsledku stavebnej činnosti.

Negatívnym dôsledkom stavby je nevyhnutnosť záberov nových pozemkov, zaťaženie nových území dopravou a kolízia so zámermi iného využitia územia.

Z výsledkov posúdenia variantov v celom úseku Bratislava - Lučenec modelom HDM-4 vyplynulo, že varianty A, B a E (ktoré sú v úseku Nové Zámky - Čaka vedené v totožnej polohe) je možné odporučiť k realizácii a k výberu jedného z nich je nutné pristúpiť po zvážení aj iných hľadísk ako ekonomických. Úsek rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka nie je možné budovať ako samostatný úsek, ale len v nadväznosti na predchádzajúce úseky, inak sa stavba javí ako neefektívna. Stavba sa hodnotí ako efektívna, ak je splnená podmienka, že stupeň socio-ekonomickej výnosnosti S_t je menší ako 1. Hodnota S_t sa vypočíta ako podiel socio-ekonomickej návratnosti a dopravno-ekonomickej životnosti, ktorá je 30 rokov.

Ekonomické dôsledky:

Možno očakávať, že realizácia navrhovanej rýchlostnej cesty bude mať pozitívne vplyvy aj v oblasti ekonomického rozvoja regiónu. Zlepšením prístupnosti územia sa zvýši pravdepodobnosť prílevu nových investorov a zvýšenie zamestnanosti. Po vybudovaní rýchlostnej cesty vzniknú nové pracovné príležitosti v súvislosti so sprevádzkovaním strediska správy a údržby rýchlostnej cesty a odpočívadiel v Bešeňove.

Narušenie pohody a kvality života

Pod narušením pohody a kvality života obyvateľstva rozumieme predovšetkým negatívne ovplyvnenie základných faktorov životného prostredia obyvateľov obcí (kvalita bývania, kvalita základných prvkov prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia, subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia). Je samozrejmé, že počas priamych stavebných prác na výstavbe cestnej komunikácie sa dovtedajší zaužívaný spôsob života a kvalita životného prostredia zmenia, pričom tieto zmeny majú prevažne negatívny charakter, sú však dočasné.

Za ovplyvnenie faktorov pohody a kvality života možno považovať priame a nepriame dôsledky stavebnej činnosti spojené s výstavbou cesty a realizáciou vyvolaných investícií napr.:

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

Po vybudovaní rýchlostnej cesty sa zvýši kvalita života tých obyvateľov obcí, ktorými v súčasnosti prechádza hlavný dopravný ťah po ceste I/75 - Dvory nad Žitavou, Kolta, Čaka. Pre obyvateľov Nových Zámkov, najmä tých, ktorí bývajú v trase cesty I/64, ktorá je už v súčasnosti preťažená dopravou v smere severojužnom, sa situácia nezlepší, mimoúrovňová

križovatka v polohe severne od mesta privedie dopravu na cestu I/64, smerujúcu do južnej a juhovýchodnej priemyselnej časti mesta. V obci Bešeňov, kde je lokalizovaná mimoúrovňová križovatka, sa tiež zvýši intenzita dopravy, nakoľko tadiaľto budú jazdiť vozidlá smerujúce do Dvorov nad Žitavou.

Líniová stavba tvorí v krajine fyzickú, ale aj vizuálnu bariéru, ktorá je vnímaná obyvateľmi žijúcimi v blízkosti rýchlostnej cesty. Prekonanie fyzickej bariéry umožnia mostné objekty, ktoré budú vybudované pri všetkých križovaniach ciest I, II. alebo III. triedy a niektorých poľných ciest dôležitých pre nerušený chod poľnohospodárskej výroby. Tým sa zabezpečí aj konektivita krajiny pre cyklistov a turistov. Nepriaznivý vizuálny a bariérový efekt je možný v prípade mimoúrovňovej križovatky v Bešeňove, kde je križovatka umiestnená severne od obce, a kde oddeľuje poľnohospodársku prevádzku od zastavanej časti obce .

Pre ostatné dotknuté obce nebude stavba pôsobiť rušivo vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť od obce.

Narušenie pohody a kvality života obyvateľov nesporne súvisí aj s dĺžkou výstavby. Predpokladaná doba výstavby je celkovo cca 2 roky, pričom sa bude stavba postupne presúvať z jednotlivých lokalít.

Vplyvy na narušenie pohody a kvality života možno celkovo hodnotiť oproti nultému variantu kladne.

Prijateľnosť činnosti pre obce

Hľadanie variantných riešení navrhovanej činnosti, rozsah majetkovej ujmy, opatrenia na ochranu obyvateľov pred nepriaznivými vplyvmi činnosti, ako aj súlad s územnoplánovacou dokumentáciou sú oblasti, ktoré boli a sú pozorne sledované laickou i odbornou verejnosťou, aj miestnou samosprávou.

Hlavnými problémami, ktoré môžu vyvolať negatívnu reakciu obyvateľov k navrhnutým riešeniam, sú zásahy do súkromného majetku, priblíženie sa dopravného koridoru k obytnej zástavbe (riziko hluku) a problém ochrany prírody.

Už v procese spracovania zámeru spracovatelia komunikovali s predstaviteľmi dotknutých obcí ohľadom prijateľnosti navrhovanej rýchlostnej cesty, obce sa vyjadrili písomne, alebo aspoň verbálne prostredníctvom svojich zástupcov. Po doručení Zámeru dotknuté obce v zmysle § 23 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z.z. informovali verejnosť o doručenom vypracovanom zámere „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka "oznamom vyveseným na úradnej tabuli, mestským a miestnym rozhlasom, ako aj o možnosti do vyhotoveného zámeru nahliadnuť. Niektoré obce následne na základe pripomienok vznesených občanmi zaslali na MŽP SR svoje písomné stanovisko. Takýmto spôsobom sa vyjadrili obce Bánov a Dedinka. Pri ostatných dotknutých obciach predpokladáme, že názor sa nebude odlišovať od toho spred dvoch rokov, kedy sa vyjadrovali aj k ďalšiemu variantu.

Počas spracovania správy o hodnotení sa riešitelia opätovne obrátili na predstaviteľov dotknutých obcí s požiadavkou o poskytnutie upresňujúcich informácií.

Stanoviská dotknutých obcí a občanov k navrhovanej činnosti (podľa zistení v r. 2012)

V nasledujúcom texte uvádzame poznatky, ktoré vyplynuli z vyjadrení predstaviteľov samosprávy dotknutých obcí a občianskych združení k zámeru a k navrhovaným variantom rýchlostnej cesty R7 v správe o hodnotení. Dotknuté obce sa v zásade prikláňali k variantu, ktorý z ich pohľadu najlepšie zabezpečí dostupnosť obce k rýchlostnej ceste R7, prípadne z dôvodu existujúcich alebo plánovaných priemyselných parkov a z dôvodu už schválených uznesení k ÚPN alebo ÚPN VÚC.

Nové Zámky

Listom zo dňa 2.5.2012, pod j.č. 43904-02/2012 sa vyjadrilo, že nemá k predmetnej správe

ohodnotení činnosti žiadne pripomienky. Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Bánov

Obec nezaslala stanovisko.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Bešeňov

Listom zo dňa 16.5.2012, pod j.č. 288/2012 zaslala nasledovné stanovisko:

- žiada posun trasy R7 v mieste križovania s cestou II/511 cca o 500 m severnejšie vzhľadom na blízkosť rodinných domov občanov a ich obáv z hlukového a emisného zaťaženia,
- žiada posúdiť vplyv križovatky R7 a II/511 z hľadiska dopravno-inžinierskeho vzhľadom na možné neúnosné zaťaženie cesty II/511 v intraviláne obce a tým vyvolaný negatívny vplyv na občanov vyvolaný zvýšenou intenzitou dopravy na II/511,
- žiada zvážiť posun malého odpočívadla v obci Bešeňov ďalej od zastavaného územia obce cca na 88,00 km.
- žiada absolvovať ohliadku trasy R7 v obci Bešeňov spolu s posudkárom a zástupcom NDS.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením a starosta žiadal tie isté požiadavky ako v stanovisku obce.

Veľké Lovce

Obec nezaslala stanovisko.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Kolta

Obec nezaslala stanovisko.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Dedinka

Obec nezaslala stanovisko.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Čechy

Obec nezaslala stanovisko.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením.

Obec Čaka

Listom zo dňa 16.5.2012, pod j.č. 359/2012

Zaslala nasledovné stanovisko:

Nesúhlasíme s predloženým riešením Rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka. Riešenie ukončenia cesty pred obcou je pre nás nevyhovujúce, nakoľko naša obec je už beztak devastovaná prejazdomi vozidiel nad 3,5 t, nakoľko úsek cesty I. triedy I/75 prechádzajúci cez našu obec nepodlieha spoplatneniu. Podľa zistení SSC cez našu obec prejde za hodinu v priemere 317 vozidiel, z toho 60 vozidiel nad 3.5 t. Nesúhlasíme s koncom úseku pred obcou Čaka, nakoľko by po spustení úseku do prevádzky všetka doprava z R7 išla cez obec Čaka, čo je hlavne z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia pre obyvateľov obce neprípustné, nakoľko v našej obci nie sú vybudované chodníky pozdĺž cesty prvej triedy.

Navrhujeme úsek výstavby cesty R7 predĺžiť až za obec Čaka, kde by sa dočasne napájala na cestu I/75.

Na verejnom prerokovaní občania súhlasili s navrhovaným riešením a starosta žiadal tie isté požiadavky ako v stanovisku obce.

Vplyvy na horninové prostredie

V území intenzívne využívanom poľnohospodárstvom možno očakávať kontamináciu horninového prostredia ako dôsledok antropogénnej činnosti.

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom rýchlostnej cesty ako priamy vplyv
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä vysokými násypmi výkopmi a a mostnými objektmi môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv. Vzhľadom na pozdĺžny profil oboch variantov a počet mostov nemá zásah do horninového prostredia zemnými prácami negatívny priamy vplyv, keďže územie je stabilné bez aktívnych geodynamických javov (erózia, zosuvné územia a pod.).

Počas normálnej prevádzky rýchlostnej cesty nie je predpoklad znečistenia horninového prostredia veľmi vysoký, avšak nepriamo je možné znečistenie horninového prostredia počas výstavby rýchlostnej cesty a taktiež počas jej prevádzky pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Z priaznivých vplyvov, ktoré vzniknú výstavbou a prevádzkovaním cesty, možno spomenúť optimalizáciu vedenia trasy komunikácie z hľadiska zásahu do horninového prostredia a reliéfu a zamedzenie aktivizácie súčasných identifikovaných geodynamických procesov vhodnými technickými opatreniami.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizácia stavby nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazná. Zmeny mikroklímy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav a pod.) budú skôr vplyvať na samotné dielo, resp. činnosti spojené s jeho prevádzkou.

Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby V etape výstavby sa očakáva dočasné, krátkodobé zvýšenie znečisťovania ovzdušia imisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín. Zloženie vozového a mechanizačného parku dodávateľa v tomto štádiu známe. Okrem toho určujúci vplyv na negatívne dopady výstavby rýchlostnej cesty bude mať etapizácia výstavby, organizácia prác a zvolený postup výstavby, ktorým možno značne eliminovať nepriaznivé dopady stavebných prác. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky Kvalita ovzdušia počas prevádzky komunikácie bude podobne ako doteraz ovplyvňovaná exhalátmi a prašnosťou z automobilovej dopravy, ako aj znečisťujúcimi tuhými látkami pri zimných posypoch. Podľa výpočtov pre priemerné ročné koncentrácie, príspevok k znečisteniu ovzdušia s uvažovanými exhalátmi vznikajúcimi z predpokladaného dopravného zaťaženia vzhľadom na príslušný limit je minimálny.

V súčasnosti sú dopravné i imisne najzaťaženejšími komunikáciami na sledovanom území cesta I/75 spolu s cestami II/511 a II/589, ktoré budú odľahčené o záťaž, ktorú preberie

rýchlostná cesta. Očakáva sa teda pokles produkcie škodlivín z automobilovej dopravy v intravilánoch obcí, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá cestná doprava. Zvýšením cestovnej rýchlosti, zvýšením priemerného sklonu komunikácie na rýchlostnej ceste oproti súčasnému stavu dôjde k zníženiu emisií.

Na základe Emisnej štúdie možno predpokladať, že vo výhľadovom období po uvedení stavby do prevádzky, nebude dochádzať k prekračovaniu limitov prípustných koncentrácií škodlivých látok.

Vplyvy na vodné pomery

Kontaminácia vôd stekajúcich z povrchu vozovky je spôsobená obsahom celého radu znečisťujúcich látok, pričom odpadové vody môžu mať negatívny vplyv na kvalitu najmä podzemných vôd. Intenzita vplyvu je závislá od koncentrácie znečisťujúcich látok, klimatických a hydrogeologických pomerov.

Z kvalitatívneho hľadiska nepriamym vplyvom na podzemné vody (predpokladané zdroje kontaminácie) môžu byť najmä:

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

Vzhľadom na existujúcu vzájomnú interakciu povrchových a podzemných vôd v záujmovom území (predovšetkým alúvia tokov) je možné očakávať, že ovplyvnenie povrchových vôd v území sa prejaví aj následným vplyvom na podzemné vody. Najviac ohrozené sú vody plytkého obehu v náplavoch tokov. Znečistenie vôd v dotknutých povrchových tokoch zvýšeným obsahom nerozpustených látok môže následne vyvolať procesy kolmatácie korýt, a tým ovplyvnenie vzájomných vzťahov medzi povrchovými a podzemnými vodami.

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, premostenia, úpravy a preložky tokov. Ide o nasledovné miesta:

Km 81,325	premostenie rieky Nitra v dĺžke 276 m
Km 83,418	premostenie potoka Chrenovka v dĺžke 76 m
Km 84,582	premostenie rieky Žitava v dĺžke 208 m
Km 88,983	premostenie Lovčianskeho potoka v dĺžke 42 m
Km 93,413	premostenie Branovského potoka spolu s údolím v celkovej dĺžke 486
Km 94,283	premostenie potoka Hastrgáň spolu s údolím v dĺžke 542 m

V celom úseku bude vybudovaná cestná kanalizácia, preto predpokladáme len minimálne negatívne vplyvy na povrchové vody počas prevádzky (chloridmi z posypových solí, havárií a pod.).

Ohrozenosť a zraniteľnosť vôd je viazaná prevažne na úseky kríženia, resp. priblíženia, komunikácie k povrchovým tokom. Technické opatrenia ako kanalizácia, odlučovače ropných látok a pod., v porovnaní so súčasným stavom minimalizujú riziko ohrozenia podzemných vôd.

Vodné hospodárstvo

Z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky komunikácie na vodné hospodárstvo je možné za významnejšie vplyvy považovať priame vplyvy súvisiace s križovaním existujúcich hydromeliórií a nepriame vplyvy súvisiace s existenciou vodohospodársky významných území a ochranných pásiem vodných zdrojov v širšom území prostredníctvom možnej

kontaminácie podzemných vôd.

Priamym vplyvom bude taktiež produkcia odpadových vôd z cestnej kanalizácie s prečistením cez ORL, ktorá zvýši nároky na jej odvádzanie prostredníctvom vsakovania. Evidované vodné zdroje situované v záujmovom území sú v dostatočnej vzdialenosti od trasy posudzovaných variantov, čiže ich ovplyvnenie nepredpokladáme.

Vplyvy na pôdu

Základným negatívnym vplyvom na pôdu je jej záber samotným telesom vetiev križovatiek (celkovo 1 277 740 m²) a dočasne zábermi (cca 386 630 m²), depóniami materiálov a stavebnými dvormi. Negatívny účinok môže nastať v etape výstavby na pôdach v dočasnom zábere. V priebehu výstavby stavebná činnosť a s ňou súvisiace ľudské aktivity môžu zapríčiniť nasledovné negatívne zmeny kvality a stability dotknutých pôd:

- a) Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov pôd, po ktorých budú prechádzať stavebné mechanizmy a dopravné prostriedky (manipulačné pásy a ich bezprostredné okolie, stavebné dvory). Táto zmena môže nastať v lokalitách pseudogleja luvizemného a textúrne ľahkej fluvizeme modálnej karbonátovej. Väčšinou má vratný charakter, avšak iba v prípade, že po ukončení výstavby sa uskutoční náležitá biologická rekultivácia dotknutých pozemkov, zameraná nielen na humusové horizonty ale aj na podpovrchové horizonty do hĺbky cca 1 m..
- b) Urýchlenie erózných procesov v dôsledku hĺbkových zásahov do svahovitého reliéfu, v ktorom sa nachádzajú pseudoglej luvizemný a kambizemné pôdy s vysokým stupňom erodovateľnosti a nepriaznivým štruktúrnym stavom. Tomuto vplyvu možno predísť dôsledným dodržiavaním protierózných zásad pri stavebných prácach.
- c) Naštartovanie svahových porúch - pôdotoku (zosuvu pôdy) v úsekoch stavby rýchlostnej cesty vedenej hlbokými zárezmi do pôvodnej úrovne svahovitého terénu, v ktorom je geologický podklad tvorený ílovitými flyšovými bridlicami a slieňmi. Takéto zmeny majú ireverzibilný charakter a je možné im zabrániť striktným dodržiavaním zásad pre stavebné práce v svahovitom reliéfe.
- d) Utláčanie (zhutnenie) pôdneho profilu v jeho koreňovej zóne, spôsobené kompaktáciou stavebných a ťažkých dopravných mechanizmov, ktoré má negatívny dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické aj chemické pochody a vodno-vzdušný režim pôdy. Zhutnenie koreňovej zóny má vratný charakter v prípade, že po ukončení výstavby sa na dotknutých pozemkoch uskutoční patričná biologická rekultivácia, zameraná aj na hĺbkové prekyprenie pôdnych profilov.
- e) Intoxikácia pôdy zložkami výfukových splodín, najmä polycyklickými aromatickými uhl'ovodíkmi (PAU), ktoré sú produktmi spaľovania v dieselových motoroch. V prípade výfukových splodín je možná kontaminácia do vzdialenosti 10 m od zdroja. Hoci tieto vplyvy budú pôsobiť intenzívne, nebudú dlhodobé, preto netreba očakávať ireverzibilný charakter týchto zmien. Napriek tomu je však z hľadiska trvalého udržania produkčného potenciálu pôd nutné, aby sa na dotknutých pôdach uskutočnila bezprostredne po ukončení výstavby komplexná a intenzívna biologická rekultivácia.
- f) Akumulácia nitrátov (NO_x) v humusových horizontoch pôd vo vzdialenosti do 10 m od stavby a v rastlinách, pestovaných na týchto pôdach. V prípade poľnohospodárskej pôdy je tento vplyv aktuálny najmä pri fluvizemných pôdach, čiernici glejovej, rendzine a pararendzine, pri ktorých sa jedná o reverzibilnú zmenu, odstrániteľnú formou biologickej rekultivácie pôd. V prípade pestovaných rastlín sa tento vplyv môže negatívne prejavovať na ich technologických vlastnostiach alebo na zdravotnej nezávadnosti. Tieto vplyvy nie je možné eliminovať, iba preventívne sledovať obsah nitrátov v dopestovaných produktoch pred ich použitím na priamu konzumáciu alebo ďalšie spracovanie.

- g) Potenciálnym rizikovým faktorom intoxikácie pôd je tiež bodové znečistenie pôd ropnými látkami a motorovými olejmi, ktoré možno očakávať v územiach manipulačných pásov a stavebných dvorov a v ich bezprostrednom okolí. Znečistenie pôd ropnými látkami má vratný charakter za podmienky, že sa takáto pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a uskutoční sa na nej špecifická viacročná biologická rekultivácia. Znečistenie motorovými olejmi má väčšinou nevratný charakter, pretože zatiaľ nepoznáme účinný spôsob asanácie pôd.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Variantné riešenie ABE predmetnej stavby prechádza územím, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení §12 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Výstavba i prevádzka rýchlostnej cesty nepredstavujú činnosť podľa cit. zákona v území zakázanú.

Okrem úseku km cca 83,400 - 83,450 zasahuje trasa do maloplošného chráneného územia - prírodná pamiatka Potok Chrenovka, kde platí 4. stupeň ochrany.

Najvýznamnejšie vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú predovšetkým v etape výstavby a budú predstavovať:

- a) poškodenie až likvidáciu rôznych biotopov vrátane biotopov európskeho a národného významu,
- b) zásah do chráneného územia a územia NATURA 2000,
- c) likvidáciu stromovej a kríkovej zelene vo voľnej krajine a
- d) zásah do lesných biotopov.

Vplyvy na biotopy fauny a migračné koridory živočíchov

A. Primárne vplyvy

Zánik biotopov

Zánik biotopov výstavbou rýchlostnej cesty R7 v dotknutom území nehrozí. Na rozdiel od hniezdnych biotopov, širšie okolie ako i samotná trasa navrhovanej rýchlostnej cesty predstavuje súčasť potravných, resp. lovných teritórií. Vzhľadom na charakter, veľkosť a rozloženie týchto lovísk však nepokladáme zastavenie plochy v rozsahu navrhovanej rýchlostnej cesty za výraznú stratu alebo ochudobnenie ich potravných biotopov.

B. Sekundárne vplyvy

Fragmentácia biotopov

Každá cesta predstavuje významnú líniovú bariéru pre väčšinu terestrických živočíchov, vrátane vtákov. Z nich sa to týka hlavne druhov s nízkymi letovými hladinami alebo druhov pohybujúcich sa zväčša po zemi, ako sú napríklad zástupcovia kurotvárých. Tým môžu prispievať i k narúšaniu celistvosti územia a biotopov druhov, cez teritória ktorých prechádzajú. Predmetný úsek navrhovanej rýchlostnej cesty napriek tomu nepovažujeme za významný faktor narušujúci celistvosť CHVÚ. Spôsob života a letové aktivity výberových druhov predpokladá udržanie si kontinuity, a teda zachovanie celistvosti svojich lovných teritórií.

Rušenie hlukom a svetlom

Predpokladá sa, že cesta priamo dopravou (hluk, znečistenie) ovplyvňuje územie do šírky 300 m po oboch stranách cesty.. Hoci vtáky sa celkovo dokážu pomerne dobre adaptovať na zvýšené hodnoty hluku, významnejším problémom v súvislosti s produkciou akustických emisií dopravou môže byť práve prekryvanie ich hlasových prejavov so zvukovými frekvenciami áut, ktoré nazývame aj akustické maskovanie. To znamená, že vtáky potom nemôžu navzájom komunikovať alebo sa identifikovať.

Usmrcovanie dopravnými prostriedkami

Priame kolízie vtákov s dopravnými prostriedkami predstavujú určité riziko výstavby nových

ciest. Hlavným dôvodom kolízií vtákov je ich neschopnosť včas odhadnúť rýchlosť pohybujúceho sa auta, najmä za menej priaznivých poveternostných podmienok (dážď, vietor, hmla, husté sneženie) a v noci. K mnohým kolíziám však nedochádza len priamym kontaktom vtákov s autami, ale aj nepriamo, kedy môžu byť strhnuté k zemi tlakovou vlnou väčších alebo rýchlejších sa pohybujúcich áut. Na našich cestách k najusmrcovanejším druhom vtákov patria najmä myšiak lesný, sokol myšiar, kurotvaré, krkavcovité vtáky a ostatné drobné spevavce a z nočných druhov hlavne myšiarka ušatá a plamienka driemavá. Znížiť pravdepodobnosť, resp. frekvenciu takýchto kolízií však možno úspešne napríklad ochranným oplatením a plašičmi (odrazky a siluety dravcov) umiestnenými v kolíznej výške na úsekoch s najväčšou koncentráciou alebo výskytom týchto a ďalších druhov.

C. Terciárne vplyvy

Rozvoj infraštruktúry

Diaľnice a rýchlostné cesty ako významné dopravné spojenia sú stálym impulzom pre ďalšie hospodárske aktivity, rozvoj sídiel či rôzne iné investičné zámery. Preto z hľadiska zabezpečenia priaznivého stavu výberových druhov vtákov v CHVÚ Dolné Považie je potrebné pri ďalšom územnom plánovaní v dotknutej oblasti pristupovať citlivo a dôsledne rešpektovať podmienky ochrany týchto druhov.

Hodnotenie variantu ABE z hľadiska vplyvu na vtáky v dotknutej časti CHVÚ005 Dolné Považie

Z hľadiska plánovanej trasy je vplyv variantu A,B,E na väčšinu kritériových druhov vtákov podobný, pričom pri 8 druhoch je vplyv počas výstavby trasy R7 hodnotený v kategórii 1 - mierny vplyv, mierne negatívny vplyv {*Circus aeruginosus*, *Anthus campestris*, *Dendrocopos syriacus*, *Alcedo atihis*, *Sylvia nisora*, *Saxicola torquata*, *Galerida cristata*, *Cotumix cotumix*). Celkom pri 3 druhoch vtákov je vplyv R7 celkovo hodnotený v kategórii 0 - bez vplyvu, resp. bez predpokladaného vplyvu {*Coracias garrulus*, *Lanius minor*, *Falco vesperinusi*).

Z toho vyplýva, že výstavba rýchlostnej cesty R7 bude predstavovať priamy záber biotopov (obsadených teritórií) 8 druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Dolné Považie, a to: kane močiarnej, ľabtušky poľnej, d'atľa hnedkavého, rybárika riečneho, penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej a pŕhľaviara čiernohlavého. Okrem rybárika riečneho však u ostatných druhov nebude tento zásah postihovať viac ako 5% ich celkovej populácie v CHVÚ a možno ho teda pokladať za menej významný. U rybárika riečneho je tento stav ovplyvnený hlavne jeho veľkým akčným rádiusom a striktnou viazanosťou na vodné toky. Keďže všetky toky budú premostené bez výraznejších deštruktívnych zásahov do ich brehov, ani u tohto druhu sa nepredpokladá výraznejší negatívny vplyv stavby na jeho početnosť a prežívanie v predmetnom území.

Vplyv rýchlostnej cesty (priamy ani nepriamy) na zvyšné 3 druhy: krakľa belasá, strakoš kolesár a sokol červenonohý sa nepredpokladá, nakoľko tieto druhy žiadne biotopy vo vlastnom ani v širšom území plánovanej rýchlostnej cesty dlhodobejšie nevyužívajú. Avšak vzhľadom na existenciu potenciálnych biotopov týchto druhov v okolí plánovanej rýchlostnej cesty bude potrebné realizovať primerané opatrenia na ich zachovanie.

Z hľadiska plánovanej trasy je vplyv variantu A,B,E počas prevádzky na väčšinu kritériových druhov vtákov podobný, pričom pri 5 druhoch je vplyv počas prevádzky trasy R7 hodnotený v kategórii 1 - mierny vplyv, mierne negatívny vplyv {*Circus aeruginosus*, *Anthus campestris*, *Dendrocopos syriacus*, *Alcedo atihis*, *Sylvia nisora*, *Saxicola torquata*, *Galerida cristata*, *Cotumix cotumix*). Celkom pri 6 druhoch vtákov je vplyv R7 celkovo hodnotený v kategórii 0 - bez vplyvu, resp. bez predpokladaného vplyvu {*Coracias garrulus*, *Lanius minor*, *Dendrocopos syriacus*, *Sylvia nisora*, *Saxicola torquata*, *Falco vesperinusi*). Možný rušivý vplyv prevádzky cesty v CHVÚ Dolné Považie sa predpokladá na ploche cca 1 230 ha, čo

predstavuje asi 3,9 % z celkovej plochy CHVÚ. Z toho opäť najväčší podiel zaberajú poľnohospodárske pozemky a zvyšok vodné a lesné biotopy.

V širšom záujmovom území rýchlostnej cesty (do 500 m od osi trasy) boli zistené obsadené teritória nasledovných druhov vtákov: kaňa močiarna, ľabtuška poľná, d'ateľ hnedkavý, rybárik riečny, penica jarabá, pipíška chochlatá, prepelica poľná a pŕhl'aviar čiernohlavý. Tieto druhy môže prevádzka rýchlostnej cesty negatívne ovplyvniť akustickým a vizuálnym rušením (pohyb áut), prašnosťou či zásahmi do vodného režimu a kvality vôd, ako aj ich priamymi kolíziami s dopravnými prostriedkami. Podobne však ako v prípade priameho záberu biotopov (teritórií) týchto druhov, ani nepriame vplyvy prevádzky rýchlostnej cesty by nemali postihovať (okrem rybárika riečneho) viac ako 5 % z ich celkovej populácie v rámci celého CHVÚ. Navyše, väčšina uvedených druhov nie je výrazne citlivá na rušivé vplyvy cestnej dopravy. Rušivý vplyv rýchlostnej cesty na ostatné druhy (krakľa belasá, strakoš kolesár a sokol červenonohý) sa z dôvodov ich absencie v záujmovom území nepredpokladá.

Za významnú skutočnosť možno hodnotiť to, že variant ABE obchádza najvýznamnejšie lokality z ornitologického hľadiska v dostatočnej miere obchádza vodné plochy ako štrkoviska, periodicky zaplavované poľné depresie -aspoň tie najvýznamnejšie, lesné spoločenstvá a pod. Na druhej strane je potrebné upozorniť, že daný variant v priestore vymedzenom medzi hrádzami riek Nitra a Žitava (Bánov - Bešeňov) bude prechádzať cez územie, ktoré v prípade prívalových vôd v ohrádzovanom inundačnom priestore Nitry môže byť použité ako núdzové poldrové územie (v krajnom prípade). Napr. v r.2010 v mesiaci jún práve s týmto priestorom sa počítalo žeby na tento účel mohlo poslúžiť.

Počet druhov vtákov chránených ako druh európskeho a národného významu vyskytujúcich sa v území ovplyvnenom variantmi A,B,E rýchlostnej cesty R7, v dotknutej časti CHVÚ Dolné Považie je 160.

Hodnotenie variantu A,B,E z hľadiska vplyvu na vtáky v dotknutej časti SKÚEV 0084 Zátň

Z hľadiska plánovanej trasy je vplyv variantu A,B,E na väčšinu kritériových druhov podobný, pričom pri 4 druhoch je vplyv počas výstavby a prevádzky trasy R7 hodnotený v kategórii 1 - mierny vplyv, mierne negatívny vplyv (kunka červenobruchá - *Bombina bombina*, vydra riečna - *Lutra lutra*, lopatka dúhová - *Rhodeus sericeus*, bobor vodný - *Castor fiber*). 1 druh (roháč obyčajný - *Lucanus cervus*) je hodnotený v kategórii 0 - bez vplyvu, resp. bez predpokladaného vplyvu.

Väčšina druhov (okrem roháča obyčajného), ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Zátň sú striktné viazané svojím životom a potravne na vodné prostredie, a teda citlivé na kvalitu a čistotu vôd. Hoci trasa rýchlostnej cesty je dostatočne vzdialená od predmetnej lokality, potenciálne havárie počas jej výstavby a prevádzky môžu pri väčšom rozsahu ovplyvniť aj kvalitu podzemných a povrchových vôd v okolí. Súčasne prevádzka rýchlostnej cesty bude predstavovať i možné riziko kolízií s dopravnými prostriedkami pre migrujúce či potulujúce sa druhy (vydra riečna, bobor vodný).

Trasa rýchlostnej cesty R7 pretína nasledovné migračné trasy:

1. rieka Nitra – hydrická MT, biokoridor nadregionálneho významu (NRBk),
2. potok Chrenovka – hydrická MT, biokoridor regionálneho významu (RBk),
3. rieka Žitava - hydrická MT, RBk
4. Lovčiansky potok - hydrická MT, RBk
5. Pohronská pahorkatina – terestrická MT, RBk
6. Branovský potok - hydrická MT, RBk
7. Dedinský potok - hydrická MT, RBk

8. potok Hastrgáň - hydrická MT,

9. údolie potoka Paríž - hydrická a terestrická MT.

V mieste kríženia navrhovanej rýchlostnej cesty s hlavnými hydrickými a terestrickými migračnými trasami živočíchov sa plánuje tieto prekonať mostnými objektmi. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v priebehu výstavby mostov bude funkčnosť týchto koridorov pre živočíchy dočasne narušená. Zo skúseností spracovateľov z podobných stavieb (premostenia na rýchlostnej ceste R1) vyplýva, že po výstavbe a biologickej rekultivácii sa funkčnosť biokoridorov môže začať obnovovať už v prvom roku po skončení stavebných prác.

Rieka Nitra

Most je navrhnutý v celkovej dĺžke 276 m na kruhových alebo stenových stojkách (7 mostných polí o rozpätí 32 a 42 m). Navrhnutý most križuje rieku v priestore medzi dvomi oddelenými komplexmi mŕtvych ramien Nitry. Celkové prevýšenie mosta bude 9,6 m nad terénom. Počas stavby bude potrebný dočasný záber pôdy v šírke 10 m a trvalý záber pôdy pre most v šírke 11,5 m. Funkčnosť biokoridoru počas stavby bude narušená, po ukončení stavby bude vykonaná technická a biologická rekultivácia. Navrhujeme vybudovať nie stenové ale kruhové stojky, ktoré nebudú vytvárať pre zver „tunelový“ dojem. Pri riešení biologickej rekultivácie brehov a vodného toku treba uplatniť vyššie uvedené odporúčania.

Potok Chrenovka

Most je navrhnutý v celkovej dĺžke 76 m. Stojky budú od seba vzdialené cca 30 m a od vodného toku cca 10 m. Celkové prevýšenie nad terénom je cca 4 m a celková priechodnosť pod mostom (mimo vodnej hladiny) je cca 65 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná. Pre zlepšenie konektivity v krajine navrhujeme predĺženie mostného objektu na 90 m (3 polia á 30 m).

Rieka Žitava

Most je navrhnutý v celkovej dĺžke 208 m. Celkové prevýšenie mosta nad terénom je 6 m, celková priechodnosť pod mostom je cca 160 m. Stojky budú od seba vzdialené 86 m a od vodného toku cca 40 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná.

Lovčiansky potok

Most je navrhnutý v celkovej dĺžke 42 m. Prevýšenie mosta nad hladinou toku je cca 10 m, celková priechodnosť pod mostom je cca 14 m, stojky sú od seba vzdialené 16 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná.

Pohronská pahorkatina

Migračný koridor sa plánuje rýchlostnou cestou prekrížiť v km cca 97, v mieste lesného porastu severne nad obcou Kolta. Prechod bude vyžadovať odstránenie lesného porastu. Aby sa zabránilo bariérovému efektu, je tu navrhnutý mostný objekt v dĺžke 372 m, čo sa považuje za optimálne riešenie, pretože sa premostuje veľká časť územia. Podchodná výška bude cca 10 m, vzdialenosti mostných polí medzi piliermi budú 100 m a 50 m. Priestor pod mostom by mal byť podľa možnosti porastený vegetáciou, a preto bude pôsobiť ako súčasť okolitej krajiny takže živočíchy nepocítia pri jeho prekonávaní zábrany. Oporné konštrukcie odporúčame riešiť formou oporných stĺpov a nie oporným múrom.

České metodiky pri hodnotení priechodnosti okrem iného využívajú index priechodnosti, ktorý je založený na technických parametroch: $I = s \times v / d$ (šírka podchodu násobená jeho výškou delená dĺžkou podchodu). Pre veľké cicavce sú v kategórii ideálne riešených priechodov podchody, pri ktorých je index väčší ako 40, a pre stredné cicavce nad 30. V

prípade premostenia migračnej trasy Pohronskej pahorkatiny je index priechodnosti $I = 100 \times 10 / 12$, t.j. 83. (100 m predstavuje šírku stredových mostných polí medzi piliermi). Z hľadiska technických parametrov ide o riešenie, ktoré predstavuje ideálny stav.

Riešenie podmostia má rovnako závažný vplyv na funkciu podchodu. Je nevyhnutné, aby bolo riešené ako zemné, nespevnené, pričom nevhodný je štrk. Treba tu riešiť aj nadväzujúce technické opatrenia, ako zvody dažďovej vody, zberné nádrže pre odlučovače ropných látok a pod. Tieto by mali byť podľa možnosti umiestnené v krajných polohách a kryté tak, aby nepôsobili ako pasce pre drobné cicavce, plazy a obojživelníky. V priestore pod mostom by mali byť k dispozícii štruktúry, ktoré malým druhom poskytnú úkryty, napr. kroviny, kmene stromov a balvany.

Branovský potok

V priestore križovania cesty s tokom je navrhnuté premostenie potoka a celého jeho údolia v dĺžke 486 m. Prevýšenie mosta nad hladinou toku je cca 20 m, most bude mať vybudovaných 11 stojok v rozpätí 42 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná.

Dedinský potok

Potok bude stavbou premostený mostom o celkovej dĺžke 500 m. Most je predmetom riešenia ďalšieho úseku rýchlostnej cesty.

Potok Hastrgáň

V priestore križovania cesty s tokom je navrhnuté premostenie potoka a celého jeho údolia v dĺžke 542 m. Prevýšenie mosta nad hladinou bude cca 20 m, most bude mať vybudovaných 8 mostných stojok v rozpätí 30, 40, 78 a 100 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná.

Údolie potoka Paríž

V priestore križovania cesty s tokom je navrhnuté premostenie potoka a celého jeho údolia v dĺžke 462 m. Prevýšenie mosta nad hladinou bude cca 20 m, most bude mať vybudovaných 6 mostných stojok v rozpätí 50 a 100 m. Funkčnosť biokoridoru by mala byť zachovaná.

Vplyvy na biotopy flóry

Ako už bolo spomenuté v texte vyššie, súčasný charakter vegetácie predmetného územia je výsledkom flórogenetických procesov integrovaných z fytogeografickej polohy územia a fyzicko-geografických, biotických pomerov a výrazných dlhodobých a extenzívnych antropogénnych zásahov, najmä však spôsobmi a charakterom využívania krajiny v súčasnosti. V druhovom zložení územia sa to prejavuje dominantným zastúpením teplomilných rastlinných druhov v porastoch fragmentárnej prirodzenej i dominantnej synantropnej vegetácii. Súčasná vegetácia a flóra sa výrazne líši od pôvodnej prirodzenej vegetácie. V zábere stavby rýchlostnej cesty R7, alebo v jej tesnom kontakte sa vyskytujú len biotopy poľných kultúr, dynamických fácií poľných burinných - segetálnych spoločenstiev a ruderalnej vegetácie charakterizujúce biotopy kategorizované ako ruderalne biotopy. Výnimkou sú len prechody cez lokality, v ktorých sa vyskytujú aj vzácnejšie rastlinné biotopy:

Trasou riešenej rýchlostnej cesty R7 sú priamo a nepriamo dotknuté nasledovné biotopy európskeho a národného významu:

biotopy európskeho významu

Ls 1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové lesy nížinné (potok Chrenovka)

Vo 2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion a Hydrocharition (potok Chrenovka)

Br 7 Bylinné lemové spoločenstvá nížinných riek (potok Chrenovka)

Ls 3.4 Dubovo-cerové lesy (Syrové vrecko).

Celkový vplyv plánovanej činnosti na dotknuté biotopy európskeho a národného významu mimo územia SKÚEV možno hodnotiť nasledovne:

Biotopy európskeho významu				
Kód	Názov biotopu	Vplyv	Významnosť biotopu	Odôvodnenie
Ls 1.2	Dubovo-brestovo-jaseňové lesy nížinné	áno	Mierne negatívny	priama likvidácia časti biotopu, ovplyvnenie časti vodného toku pod mostom, bariérový účinok líniovej
Br 7	Bylinné lemové spoločenstvá nížinných riek	áno	Mierne negatívny	stavby – čiastočné narušenie prirodzenej migračnej trasy zveri, nástup ruderalných a invázných druhov rastlín v okolí cesty, čiastočné poškodenie vegetácie splodinami, prachu, znečistením, mechanickým poškodením, nadmerný hluk
Vo 2	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotanion</i> alebo <i>Hydrocharition</i>	áno	Mierne negatívny	priama likvidácia časti biotopu, bariérový účinok líniovej stavby - narušenie prirodzenej migračnej trasy zveri, otvorenie porastových stien - nástup ruderalných a invázných druhov hlavne agát biely, poškodenie stromov na okraji lesných porastov negatívnym vplyvom splodín, prachu, znečistením, mechanickým poškodením, nadmerný hluk
Ls 3.4	Dubovo- cerové lesy	áno	Mierne negatívny	priama likvidácia časti biotopu, bariérový účinok líniovej stavby - narušenie prirodzenej migračnej trasy zveri, nástup ruderalných a invázných druhov hlavne agát biely, poškodenie stromov na okraji lesných porastov negatívnym vplyvom splodín, prachu, znečistením, mechanickým poškodením, nadmerný hluk
Biotopy národného významu				
Kód	Názov biotopu	Vplyv	Významnosť biotopu	Odôvodnenie
Kr 9	Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek	áno	Mierne negatívny	priama likvidácia časti biotopu, bariérový účinok líniovej stavby - narušenie prirodzenej migračnej trasy zveri, nástup ruderalných a invázných druhov vegetácie, poškodenie

				vegetácie negatívnym vplyvom splodín, prachu, znečistením, mechanickým poškodením, nadmerný hluk
--	--	--	--	--

Pri výstavbe dôjde k priamemu fyzickému zničeniu niektorých biotopov alebo ich častí. Pôjde o priamu likvidáciu organizmov (rastliny i živočíchy), aj prostredia pre život niektorých živočíšnych druhov. Jedná sa o nenávratný proces, v ktorom sa stávajú dané ekosystémy pre územie stratené

Dôjde k poškodeniu pôdneho krytu a poškodeniu vegetácie, čo sa nepriaznivo prejaví na zoocenózach v posudzovanom území. Obnažený pôdny horizont poskytne vhodné stanovištné podmienky pre agresívnejšie botanické, aj živočíšne druhy. Naopak dočasná prítomnosť stavebných zariadení, výkopových jám a pod. pritiahne do stavebného priestoru iné živočíšne spoločensvá, dôjde k vynútenej zmene v správaní sa druhov.

Počas výstavby rýchlostnej cesty dočasne vzniknú plochy (násypy, plochy dočasných skládok, zariadenia staveniska a i.), kde nastane primárna alebo sekundárna sukcesia, ktorá vedie k vytvoreniu poloprirodných, alebo prírode blízkych ekosystémov.

Trvalé zásahy do vegetačného krytu sa predpokladajú hlavne v lesných úsekoch. Pri stavebných prácach, pri presunoch mechanizmov a iných činnostiach mechanizmov dôjde k mechanickému poškodzovaniu jednotlivých častí ekosystémov. Pri stavebných prácach dôjde k rozdeleniu pôvodne celistvého ekosystému na dve alebo viac samostatných častí. Stavba vystupuje ako bariéra, ktorá následne ovplyvní stav biodiverzity a početnosti druhov. Fragmentácia lesného biotopu bude pre biotu novým (ďalším) bariérovým prvkom, ale aj novým stanovištným priestorom. Stavebný ruch počas výstavby obmedzí výskyt a reprodukciu niektorých stálych druhov v priestore. Fragmentácia vyvolá prerušenie a zmenu migračných trás a zmeny teritoriálnych hraníc lovného a životného areálu druhov.

Spríevodným znakom výstavby rýchlostnej cesty bude zvýšená činnosť mechanizmov a s ňou súvisiaca zvýšená hladina hluku, ktorý spôsobí zmeny v etológii druhov.

Vplyvy na lesné ekosystémy

- významným vplyvom na lesné ekosystémy bude priama likvidácia časti ekosystému v záujmovom území stavby a jeho fragmentácia s bariérovým účinkom líniovej stavby,
- otvorením porastových stien, dôjde k zníženiu stability lesných porastov voči abiotickým činiteľom a možným nástupom ruderalných a invázných druhov, vplyvom stavebnej činnosti,
- narušením dopravnej lesnej siete pre približovanie, odvoz dreva a rozvoz pracovníkov dôjde k obmedzeniu hospodárskej činnosti v lesoch,
- dôjde k poškodeniu stromov na okraji lesných porastov negatívnym vplyvom splodín, prachu, znečistením, mechanickým poškodením pri kontakte so strojmi,
- nadmerný hluk v okolí preložky cesty spôsobí zníženie výskytu poľovnej zveri,
- budú narušené prirodzené migračné trasy zveri a vznikne riziko zrážky so zverou.

Výrubu drevín rastúcich mimo les

Významným vplyvom bude aj výrub drevín rastúcich mimo les (stromová a krovitá vegetácia). Tieto zásahy sa dotknú predovšetkým sprievodnej zelene líniových prvkov v krajine - sprievodná zeleň poľných ciest, ciest nižších tried, brehových porastov, rozptýlenej krajnotvornej zelene - krovité porasty medzí, remízky v poľnohospodárskej krajine tvorené šípkou, trnkou, vtáčím zobom, svíbm, hlohom a pod.

Spoločenská hodnota drevín rastúcich mimo les sa v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov a jej príloh vypočíta na základe inventarizácie drevín, vykonanej v ďalšom stupni prípravy stavby, pričom sa pri výpočte zohľadní poloha drevín v CHVÚ, v brehových porastoch, stromoradiach a podobne, čo sa prejaví zvýšením spoločenskej hodnoty o príslušný prirážkový index (napr. poloha v CHVÚ - x2,5, brehový porast x1,3 a pod.). Výška spoločenskej hodnoty drevín, na ktoré sa vzťahuje súhlas s výrubom bude podkladom pre rozhodnutie o náhradnej výsadbe alebo o výške finančnej náhrady.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz

Rýchlostná cesta R7 je navrhovaná v novej polohe v krajine, v ktorej scenérii sa striedajú úseky poľnohospodárskej krajiny s trvalými trávnyimi porastmi, rozptýlenou krajinotvornou zeleňou, lesnými plochami a tiež s brehovou a sprievodnou zeleňou vodných tokov. Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane zmena v pomere prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia navrhovanej činnosti v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech ostatných častí prostredia.

Úloha umiestnenia technického diela do krajiny je dôležitá nielen z hľadiska zmyslového vnímania, ale aj z ekologického hľadiska. Hodnotenie vnímania krajiny sa odlišuje v závislosti na osobnej skúsenosti, sociálneho a kultúrneho zázemia, očakávania aj odbornosti a je preto veľmi individuálne. Za najzávažnejší vizuálny zásah do krajiny sa považuje vedenie trasy rýchlostnej cesty v hlbokých zárezoch alebo na vysokých mostoch. Výstavba a prevádzka navrhovanej stavby ovplyvní túto scenériu doteraz nenarušenú veľkým množstvom technických prvkov na čas výstavby a ešte dlho po jej ukončení, kým sa vegetačnými úpravami podarí stavbu do tejto scenérie začleniť. Z hľadiska krajinného scenéria predstavuje najväčší zásah realizácia náročných technických objektov (väčšie mostné objekty, mimoúrovňové križovatky), najmenej bude ovplyvnená scenéria krajiny v úsekoch, kde je trasa vedená len na nízkych násypoch a v úrovni terénu. Z pohľadu obyvateľov okrajových častí dotknutých obcí bude rýchlostná cesta rušivo pôsobiť na krajinnú scenériu a estetické vnímanie prostredia.

Pri výstavbe najvýraznejších objektov stavby - mostné objekty, križovatky, násypy a zárezy - sa musia využívať moderné metódy, postupy a materiály, vďaka ktorým bude technické dielo zakomponované do prostredia tak, aby nielen plnilo svoju dopravnú funkciu, ale aby sa zároveň stalo plnohodnotným krajinotvorným prvkom.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V rámci prvkov územného systému ekologickej stability, vyčlenených v sledovanom území, budú líniovou stavbou najviac ovplyvnené funkcie biokoridorov, ktorými sú v krajine prakticky všetky vodné toky, ako aj biocentier, lesných komplexov a ekotónových spoločenstiev na rozhraní súvislých lesných komplexov a TTP

V území, ktoré je dotknuté výstavbou rýchlostnej cesty, sa vyskytujú viaceré prvky územného systému ekologickej stability. Vplyvy na jednotlivé prvky ÚSES závisia od ich priestorového usporiadania a od veľkosti zásahu pri stavebných prácach. Priamymi vplyvmi navrhovanej rýchlostnej cesty na prvky ÚSES sú: fragmentácia biocentier, zníženie funkčnosti prvku, bariérové pôsobenie v biokoridoroch. Tieto nepriaznivé vplyvy sú v trase rýchlostnej cesty R7 znížené projektovanou výstavbou mostných objektov, ktorých technické parametre umožňujú bezproblémové migrácie a umožňujú priestorové prepojenie územia.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 bude mať v rôznej miere vplyv na nižšie uvedené prvky územného systému ekologickej stability:

Prvok USES	Trasa v km	Vplyv na prvky	Opatrenia
Biocentrum pri obci Bánov prepojené s biocentrom Zátoň	km cca 80,90-81,40	Fragmentácia, výrub drevín, v časti prechodu rýchlostnej cesty R7 čiastočný bariérový efekt	Konektivita územia je zabezpečená mostným objektom nad riekou Nitrou dĺžky 276 m
Nadregionálny biokoridor Rieka Nitra	km cca 81,325	Likvidácia brehovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu, oslabenie porastu	funkčnosť biokoridoru a konektivita územia zabezpečená mostným objektom dĺžky 276 m
Regionálny biokoridor potok Chrenovka	km cca 83,418	Likvidácia brehovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu, oslabenie porastu	funkčnosť biokoridoru a konektivita územia zabezpečená mostným objektom dĺžky 76 m
Regionálny biokoridor Žitava	km cca 84,582	Likvidácia	Funkčnosť
		zelene v nevyhnutnom rozsahu	zachovaná výstavbou mostného objektu dĺžky 208 m
Regionálny biokoridor Lovčiansky potok	km cca 88,983	Likvidácia sprievodnej zelene v nevyhnutnom rozsahu	Funkčnosť biokoridoru zachovaná výstavbou mostného objektu dĺžky 42 m
Regionálny biokoridor Sarcov potok	km cca 92,031	Okrajový zásah porastu	Konektivita územia zabezpečená mostným objektom dĺžky 62 m
Regionálny biokoridor Branovský potok	km cca 94,283	Likvidácia brehovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu,	Konektivita územia zabezpečená mostným objektom dĺžky 542 m
Regionálny biokoridor Pohronská pahorkatina	km cca 96,890	Prechod cez LPF, odstránenie porastu, bariérový efekt	Bariérový efekt R7 čiastočne zmiernený dlhým mostným objektom 372 m

Pri rozhodujúcich mostných objektoch sa už v technickej štúdii počíta s dostatočnou dĺžkou mostných polí, počíta sa s minimálnym zásahom do vodných tokov a počíta sa s tým, že pod mostnými objektmi bude dostatočný priestor pre vytvorenie podmienok vhodných pre migráciu všetkých skupín živočíchov. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby je možné na základe opodstatnených požiadaviek prispôbiť technické riešenie mostných objektov nárokom na funkčnosť biokoridorov a migračných trás v chránenom vtáčom území.

Vplyv na urbány komplex a využívanie zeme

Vplyv na poľnohospodárstvo

Najzávažnejším vplyvom výstavby rýchlostnej cesty je samotný záber poľnohospodárskej pôdy a tým zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodu trvalého záberu pôdy. Variant ABE si vyžiada nasledovné zábery poľnohospodárskej pôdy:

Záber pozemkov	Variant A.B.E
Trvalý záber PPF(m ²)	1 189 210
Dočasný záber PPF (m ²)	332 640

Kým trvalým záberom bude poľnohospodárska pôda nenávratne odňatá z poľnohospodárskeho využívania, dočasný záber pôdy bude po ukončení stavby rekultivovaný a vrátený na jej pôvodné využívanie.

Dočasné zábery pôdy budú predstavovať, okrem manipulačných pásov pozdĺž komunikácie, aj plochy stavebných dvorov, skládky materiálov a pod. a tieto budú situované najčastejšie vedľa významných objektov stavby ako sú mostné objekty a križovatky.

Trvalým a dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy budú dotknutí aj užívatelia jednotlivých plôch. Poľnohospodársku výrobu v dotknutom území zabezpečujú viaceré poľnohospodárske družstvá a samostatne hospodáriaci roľníci. Trasovaním rýchlostnej cesty dochádza okrem záberu pôdy aj k rozdeleniu v súčasnosti ucelených poľnohospodárskych honov na menšie časti, ktoré sa horšie obhospodarujú, alebo majú úplne nevhodný tvar, malú plochu, prípadne je k nim sťažený prístup, alebo je prístup upne znemožnený. Aby sa umožnil prístup hospodárov na pozemky, je väčšina poľných ciest, ktoré sú prerušené trasou rýchlostnej cesty, nahradená ich preložkami.

V dotknutom území sa vyskytujú poľnohospodárske pôdy, na ktorých sú vybudované melioračné zariadenia odvodnenia a závlahy. Križovanie daných zariadení bude pomocou ochrany jestvujúcich zariadení chráničiek, resp. v prípade potreby aj preložkou závlahového potrubia.

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
A,B,E	87,000-89,000	400	900	DN600
		200	800	DN400
		300	500	DN600

Nepriamy vplyv na poľnohospodárstvo v blízkosti rýchlostnej cesty predstavuje aj zníženie kvality poľnohospodárskych plodín - predpokladaná kontaminácia pôdy vplyvom exhalátov z dopravy na ceste.

Vplyv na lesné hospodárstvo

Výstavba rýchlostnej cesty R7 si vyžiada trvalý a dočasný záber lesného fondu, ktorý je spojený s výrubom lesných porastov a stratou lesohospodárskej produkcie zo zabranej plochy.

Variant A,B,E rýchlostnej cesty si vyžiada nasledovný záber LPF :

Záber pozemkov	variant A.B.E
Trvalý záber lesov (m ²)	19 550
Dočasný záber lesov (m ²)	8 140

Trasa zasahuje do lesných porastov, ktoré sú súčasťou lesného hospodárskeho celku Podhájska. V katastri obce Čechy v km cca 92,00 zasahuje trasa okrajovo do dielca 197. Jedná sa cca o 50 ročný porast - prevádzkový súbor agátina, hospodársky les s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

V km cca 94,55, v katastri obce Čechy, trasa zasahuje okrajovo lesný dielec 104, ktorý predstavuje cca 65 ročný agátový porast, jedná sa o hospodárske lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

V km cca 95,00 trasa prechádza v ochrannom pásme lesa 50 m, dielec 105 je charakterizovaný ako cca 60 ročná cerina s prímiesou duba, hospodársky les s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

V katastri obce Kolta, v km cca 95,9 prechádza trasa R7 cez lesný porast - dielec 36. Vek porastu je cca 60 rokov, prevládajúcou drevinou je tu agát (90 %), vyskytuje sa aj dub cerový (10 %). Jedná sa o hospodárske lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

V km cca 97,00 - 97,20 - trasa prechádza cez lesný dielec 38, lesný porast priemerne cca 50 ročný, jedná sa o agátinu, hospodársky les s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

Tesne pred koncom úseku, v km 98,23 trasa prechádza cez ochranné pásmo lesa, lesný dielec 33 je charakterizovaný ako priemerne 55 ročný agátový porast (95 %) s prímiesou javora horského (5 %), kategória lesa je hospodársky les s prevládajúcou funkciou produkcie dreva.

Pri zábere lesných porastov sa nejedná o žiadne ohrozené ani chránené lesné biotopy. Konštatujeme tiež, že v porovnaní s ostatnými zábermi predstavuje záber LPF pomerne malý rozsah. V úsekoch, kde trasa zasahuje okrajovo lesný porast, dôjde k výrubu okrajovej časti porastu a k obnaženiu súvislej porastovej steny. Tým sa naruší stabilita lesného systému a otvorí priestor pre prenikanie konkurenčných druhov a často aj invázných druhov drevín a rastlín. Pri prechode cez súvislejšie porasty dochádza navyše aj ku fragmentácii súvislých porastov.

Vplyvy na sídla

Územný rozvoj obcí a miest je usmerňovaný územnoplánovacovou dokumentáciou, ktorá určuje umiestnenie plôch obytnej zástavby, športu, rekreácie, priemyslu, poľnohospodárstva a dopravných plôch. Uvažovaná stavba rýchlostnej cesty R7 bude mať vplyv na ďalší rozvoj sídiel, ktorých katastrálnym územím prechádza. Stavba je vedená v katastri Nové Zámky, Bánov, Bešeňov, Cechy, Dedinka, Kolta, Veľké Lovce a Čaka. Väčšina obcí má vypracovanú svoju územno-plánovacia dokumentáciu. Vzhľadom nato, že poloha rýchlostnej cesty sa rieši už dlhšie obdobie, do nadradenej ÚPD sa dostali varianty rýchlostnej cesty z predchádzajúcich štúdií. V ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja je trasa rýchlostnej cesty R7 uvažovaná variantne a nadväzuje na varianty v Trnavskom kraji.

Poloha rýchlostnej cesty v jednotlivých sídlach bola tiež predmetom mnohých rokovaní s predstaviteľmi obcí, ktorí sa v priebehu projektových prác vyjadrovali k umiestneniu stavby vzhľadom na individuálne záujmy obcí. Väčšina z nich víta návrh rýchlostnej cesty R7, ktorá značne odľahčí automobilovú dopravu v sídlach, zároveň však boli kladené požiadavky na priaznivé prepojenia najmä projektovaných priemyselných areálov na rýchlostnú cestu prostredníctvom križovatiek na R7, prípadne na preložky prerušených poľných ciest, ktoré sú samozrejmom súčasťou takejto stavby.

Dotknuté obce sa v zásade prikláňali k variantu, ktorý z ich pohľadu najlepšie zabezpečí dostupnosť obce k rýchlostnej ceste R7, prípadne z dôvodu existujúcich alebo plánovaných priemyselných parkov a z dôvodu už schválených uznesení k ÚPN alebo ÚPN VÚC.

Vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru

V súčasnosti v záujmovej oblasti - Nové Zámky - Čaka sa vykonáva rozhodujúci podiel cestnej dopravy na existujúcich cestách I, II. a III. triedy. Spojenie medzi mestami Nové Zámky a Lučenec zabezpečuje cesta I/75.

Existujúce cesty sú v pôvodnom šírkovom usporiadaní ako dvojpruhové komunikácie premenného šírkového usporiadania už dlhé desaťročia a nezohľadňoval sa nárast dopravy ich šírkovými úpravami. Ich preťaženie aj vplyvom miestnej dopravy spôsobuje dopravné

problémy, hlavne v intravilánových úsekoch.

Vplyvy počas výstavby

Za účelom prepravy stavebného materiálu, zemín, odpadov zo stavby a aj ťažkých stavebných strojov budú musieť byť využité všetky dostupné cesty miestneho cestného systému, a to za súčasnej premávky na týchto cestách. Z toho vyplýva, že počas obdobia výstavby bude intenzita dopravy na týchto cestách ešte vyššia, a pribudnú v dopravnom prúde pomalé ťažké nákladné vozidlá, čo povedie k celkovému spomaleniu dopravy. Stavbou budú dotknuté všetky cesty ležiace v popísanej oblasti.

Vplyvy počas prevádzky

V období prevádzky sa predpokladá pozitívny vplyv rýchlostnej cesty na dopravu v regióne. Nakoľko časť dopravy sa presunie na rýchlostnú cestu.

V súčasnosti je doprava, ktorá prejde na úsek rýchlostnej cesty R7 realizovaná prevažne po ceste I/75. Cesta I/75 je jedno z dôležitých západo-východných prepojení v trase Šaľa - Nové Zámky - Šahy. Z hľadiska dopravného zaťaženia je cesta I/75 významnejšie využívaná po Dvory nad Žitavou. Smerom na východ jej intenzita značne klesá. Cesty II. a III. triedy sú rozhodujúcimi komunikáciami pre podrobnú obsluhu územia a dopravným zaťažením sa vyrovnávajú cestám I. triedy (II/563, II/509, II/511, III/64020, III/64019). Tieto však nebudú v takej miere ovplyvnené rýchlostnou cestou R7 ako miestny dopravný systém.

Výstavba rýchlostnej cesty v uvažovanej variante ABE bude mať vplyv na prerozdelenie dopravy medzi samotnou rýchlostnou cestou a ostatnými cestami I. a II. triedy. Na ostatnú cestnú sieť je trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka napojená križovatkami:

- „Nové Zámky“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 a cesty I/64
- „Bešeňov“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 a cesty II/511 v km 85,37
- „Čaka“ - mimoúrovňová križovatka rýchlostnej cesty R7 s cestou I/75 v km 99,0,

Križovatka Nové Zámky je navrhovaná ako 4-lístková križovatka. Je situovaná na ceste I/64 severne od mesta Nové Zámky. Bude v nej umožnené realizovanie všetkých dopravných smerov. Prepojenie dopravných smerov je riešené bezkolízne.

Križovatka Bešeňov je navrhovaná ako diamantová križovatka. Je situovaná na ceste II/511 medzi obcami Dvory nad Žitavou a Dolný Ohaj, severne od obce Bešeňov. Bude v nej umožnené realizovanie všetkých dopravných smerov. Pripojenie na cestu II/511 je riešené úrovňovými križovatkami.

Križovatka Čaka je navrhovaná ako trubková križovatka. Na cestu I/75 je pripojená privádzačom. V prvých obdobiach bude koncovou križovatkou, nakoľko realizácia úseku za križovatkou Čaka (Čaka - Veľký Krtíš, I. úsek) sa plánuje až po roku 2022.

Križovatka je situovaná v blízkosti obce Čaka s úrovňovým napojením na cestu I/75. V križovatkách bude umožnené realizovanie všetkých dopravných smerov.

Intenzita dopravy na ceste I/75, ktorá bude úsekom rýchlostnej cesty R7 dotknutá najviac, dosiahne hodnoty od 3 504 - 9 573 voz/24h v oboch smeroch v roku 2021, 4 039-11 263 voz/24h v oboch smeroch v roku 2031 a 4 516-12 595 voz/24h v oboch smeroch v roku 2041.

Najvyššie hodnoty dopravného zaťaženia sa vyskytujú v intraviláne mesta Nové Zámky a na úseku 8-2280 medzi Novými Zámkami a Dvormi nad Žitavou.

Uvedené hodnoty nedosahujú viac ako 15 000 voz/24 v extravilánových úsekoch, čo je orientačná kapacita kategórie C 9,5/80 (úsek Nové Zámky - Dvory nad Žitavou) a v úseku Dvory nad Žitavou - Kolta sú hodnoty do 4000 voz/24h, čo je pod kapacitou kategórie C 7,5/70.

Vplyv navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R7 bude mať dopad nielen na zníženie dopravného zaťaženia na ceste I/75, ale aj na zníženie hlukovej záťaže a potenciálny vznik dopravných nehôd. Na oba posledné vplyvy má významný podiel zníženie počtu ťažkých nákladných vozidiel na ceste I/75.

Naopak vplyv križovatky Bešeňov, ako nového prvku v území sa prejaví zvýšením dopravného zaťaženia na ceste II/511.

Zmena dopravného zaťaženia, ktoré sa vplyvom výstavby rýchlostnej cesty R2 prejaví na dotknutej cestnej sieti, je dokumentovaná v tabuľke.

Zmena dopravného zaťaženia, na cestnej sieti

cesta	úsek	číslo	rok 2021 - voz/24h v profile			%
				stav s realizáci	rozdiel	
I/75	Nové Zámky - intravilán	83941	9573	4951	-4622	-48.28
I/75	Nové Zámky- I H/64020	83946	6532	1910	-4622	-70.76
I/75	H/64020 - Dvory nad	82280	9736	5114	-4622	-47.47
I/75	Dvory nad Žitavou - intravilán	82282	5490	2715	-2775	-50.55
I/75	Dvory nad Žitavou - Kolta	82290	4976	2201	-2775	-55.77
I/75	Kolta -Čaka	82308	3504	729	-2775	-79.20

II/51	Dolný Ohaj - križ. Bešeňov	83167	1980	4250	2270	53.41
II/51	križ. Bešeňov - Dvory nad	83167	1980	3850	1870	48.57
II/51	Dvory nad Žitavou - kr. s	83150	3047	3047	0	0.00
II/58	I/64- Šurany	81660	7309	6997	-312	-4.46
II/58	Šurany - intravilán	81661	8564	8252	-312	-3.78
II/58	Šurany - intravilán	81662	7733	7421	-312	-4.20
II/58	Šurany - Dolný Ohaj	81670	7289	6624	-665	-10.04
II/58	Dolný Ohaj - Podhájska	81677	3660	2995	-665	-22.20
II/58	Podhájska - Pozba	81680	5299	4634	-665	-14.35
II/58	Pozba - Besa	81698	5680	5015	-665	-13.26

Cesta I/75 prechádza priamo obcami Nové Zámky, Dvory nad Žitavou a Kolta. V tesnom dotyku s cestou je aj obec Semerovo. Vplyv na dopravu v Nových Zámkach bude ovplyvnený už predchádzajúcim úsekom rýchlostnej cesty. Na ceste I/75 dôjde k pozitívnemu vplyvu - odľahčeniu dopravy o 50- 80 %.

Vplyv rýchlostnej cesty R7 sa prejaví aj negatívnym vplyvom a to na ceste II/511, kde dôjde k zvýšeniu dopravného zaťaženia v dôsledku novej križovatky o cca 50 % a v obciach ktoré sa ocitnú v blízkosti tohto nového rýchlostného ťahu . Negatívny vplyv bude nutné eliminovať opatreniami proti zvýšenej hlukovej záťaži a opatreniami na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Vplyv zmeny dopravného zaťaženia na dotknuté obce

Cesta	Obec	Počet obyvateľov	Zmena intenzity dopravy vplyvom R7
I/75	Nové Zámky	40456	pokles
I/75	Dvory nad Žitavou	5168	pokles
I/75	Semerovo	1420	pokles
I/75	Kolta	1454	pokles
I/75	Čaka	837	pokles
III/64020-N/580	Šurany	10369	pokles
II/580	Radava	800	pokles
II/580	Podhájska	1094	pokles
	Pozba	516	pokles
II/511	Bešeňov	1709	nárast
II/511-II/580	Dolný Ohaj	1612	nárast

R7	Bánov	3747	nová doprava z R7
R7	Veľké Lovce	2037	nová doprava z R7
R7	Čechy	302	nová doprava z R7

Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka má svoje opodstatnenie ako pokračovanie predchádzajúceho úseku. Podľa predpokladov by mali byť oba úseky uvedené do prevádzky v približne rovnakom termíne v koncom roku 2020.

Rýchlostná cesta R7 bude mať celoštátny význam na podstatnom zlepšení dopravnej dostupnosti všetkých území na južnej strane štátu. Bude slúžiť predovšetkým tranzitným jazdám, ktoré si vyžadujú priame a čo najkratšie trasovanie. Predkladaný úsek R7 bude nahrádzať, dnes najvýznamnejšiu komunikáciu v území - cestu I/75. V rámci NSK bude mať tento úsek R7 veľký význam na znížení dochádzkových dôb medzi oblasťou Nové Zámky, Želiezovce, Šahy a čiastočne Levice.

Na presun dopravy z cesty I/75 má významný vplyv ucelenosť celého ťahu. V prípade ukončenia trasy v úseku Nové Zámky - Čaka by sa aj na poslednom úseku prejavil pokles dopravného zaťaženia, korešpondujúci s poklesom zaťaženia na súčasnej ceste I/75. Vyššiu atraktivitu by zabezpečilo pokračovanie ťahu min. po cestu I/76, ktoré by umožnilo napojenie mesta Levice a presun dopravy aj z cesty I/51

Vplyvy na priemysel

Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka a na ňu nadväzujúce stavby sa priamo nedotýkajú žiadneho výrobného areálu alebo skladových priestorov. Navrhované variantné riešenie rýchlostnej cesty R7 križovatkami, ktoré napoja hlavné cestné ťahy na rýchlostnú cestu, umožní napojenie novovznikajúcich priemyselných areálov vyplývajúcich z dostupnosti pre nových investorov.. V Nových Zámkach rýchlostná cesta v navrhovanej polohe neumožní priame napojenie južnej a juhovýchodnej časti mesta, v ktorej sú lokalizované priemyselné a skladové prevádzky.

Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Prírodné zdroje v dotknutom území dávajú predpoklad pre možnosti využívania na rekreačné účely. Predovšetkým sú to zdroje termálnych vôd, vďaka ktorým boli vybudované termálne kúpaliská a rekreačné zariadenia (Nové Zámky, Štúrovo, Podhájska a ďalšie). Vzhľadom na to, že ich navštevuje čoraz viac návštevníkov, napojenie z rýchlostnej cesty R7 cez mimoúrovňové križovatky umožní v budúcnosti komfortnejšie prepojenie v rámci regionálnych dopravných vzťahov. Vodné toky v území (Nitra, Žitava) vytvárajú predpoklady pre každodennú rekreáciu v prírodnom prostredí s možnosťou rekreačného rybolovu, člnkowania.

Variantné riešenie ABE rýchlostnej cesty zasahuje do niektorých lokalít, ktoré sú umiestnené prevažne v prírodnom prostredí pri vodných tokoch. Je to najmä tam, kde trasa rýchlostnej cesty križuje vodný tok v blízkosti obce, z ktorej obyvatelia využívajú rieku s okolím ako rekreačné zázemie (Bešeňov, Bánov).

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky hodnoty nehmotnej hodnotená činnosť sú nulové.

Vplyvy na archeologické náleziská

Z mnohých možných archeologických lokalít, ktoré sa v území vyskytujú, sa trasa rýchlostnej cesty R7 môže týkať nasledovných lokalít:

- Bánov - Poloha: -Druh: sídlisko
- Bánov - Poloha: Podkozlisky

- Bešeňov - Poloha: Oncza
- Dedinka - Poloha: Leveledská I a II

Je možné predpokladať, že pri stavebných prácach sa môžu odkryť aj ďalšie archeologické nálezy.

Vplyvy na paleontologické náleziská

V sledovanom území neboli zistené významné paleontologické náleziská a geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Navrhované varianty ani ich prípadná výstavba nebudú mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy

Iné vplyvy, ako boli uvedené, sa neočakávajú.

Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Predpokladaná antropogénna záťaž územia, jej vzťah k ekologickej únosnosti územia.

Súčasná záťaž riešeného územia antropickými aktivitami nie je rovnomerná a po realizácii plánovanej činnosti bude pravdepodobne ešte viac diferencovaná. Antropogénna záťaž dotknutého územia výstavbou rýchlostnej cesty vzrastie predovšetkým počas realizácie stavebných prác, a to najmä v koridore stavby (šírka cca 30 - 40 m), cestách a v oblastiach stavebných dvorov. Záťaženie sa prejaví prakticky na každej zložke prírodného prostredia (ovzdušie, voda, pôda, horninové prostredie, fauna, flóra a biotopy), ale rozdielnou mierou vplyvu. Dôležitou súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie by mal byť návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby na jej okolie a posilnenie ekologickej stability územia.

Antropogénna záťaž, najmä dopravná záťaž (hluk, emisie), sa po realizácii navrhovanej rýchlostnej cesty presunie zo zastavaných častí sídelných útvarov do nezastavaného územia. Tieto skutočnosti sa pozitívne odrazia aj na kvalite ŽP a na zvýšení bezpečnosti v zastavaných častiach obcí.

Priestorové rozloženie predpokladaných preťažených lokalít územia

Na základe vykonanej syntézy negatívnych vplyvov umiestnenia rýchlostnej cesty do daného územia možno konštatovať, že v jej trase existujú lokality, ktoré možno klasifikovať ako preťažené, či už v dôsledku likvidačného zásahu do urbánneho komplexu, významného ovplyvnenia životných podmienok obyvateľov alebo významného ovplyvnenia prírodných hodnôt. Definovanie preťažených lokalít zohráva dôležitú úlohu pri realizovaní opatrení na minimalizovanie negatívneho vplyvu rýchlostnej cesty na všetky zložky životného prostredia. V úseku variantu ABE navrhovanej činnosti možno za preťažené považovať nasledovné lokality:

- prechod cez PP Potok Chrenovka a CHVÚ005 Dolné Považie,
- miesta úprav povrchových tokov (Nitra, Žitava, Chrenovka) a budovania mostných objektov cez jednotlivé toky. Preťaženie je možné hodnotiť ako dočasné a pomerne krátkodobé
- oblasti významných biotopov (lesné komplexy; lúčne porasty; brehové porasty tokov)
- obytné oblasti a sídla priľahlé k rýchlostnej ceste - zníženie kvality obytného prostredia, bariérový vplyv.

Priestorová syntéza pozitívnych vplyvov činnosti

Pozitívne vplyvy výstavby rýchlostnej cesty sa premietnu v niekoľkých rovinách :

- jedným najzákladnejším pozitívom je skrátenie času potrebného na prekonanie vzdialenosti medzi sídlami a regiónmi, a zároveň zvýšenie bezpečnosti a komfortu jazdy,
- výhodou je efektívne napojenie významných centier v území a ich prepojenie,
- ďalším pozitívom je zníženie dopravnej intenzity na existujúcich komunikáciách, ktoré je spojené
- s podstatným znížením zaťaženia obyvateľstva v intraviláne miest a obcí hlukom a imisiami, zvýšením bezpečnosti dopravy, znížením vibrácií, nehodovosti, zlepšením kvality životného prostredia v intraviláne jednotlivých dotknutých obcí a pod.,
- z rozvojového hľadiska je významný fakt, že cesta prispeje k rozvoju hospodárskych a turistických aktivít v území z dôvodu ľahšej dopravnej dostupnosti,
- zrýchlenie dopravy medzinárodného významu a zvýšenie atraktivity regiónu zlepšením prístupu,
- vytvorenie nových pracovných príležitostí počas a hlavne po výstavbe preložky cesty.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Riziká s realizáciou navrhovanej činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania činnosti ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- biotu
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie (možná kolízia aj s prebiehajúcou zverinou)
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel dopravujúcich nebezpečné látky a ich likvidáciu

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

- únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
- dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia
- iné havarijné situácie

Uvedené možné riziká, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a iných predpisov a pod.. Riziká humánneho pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnych riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti, okrem vyššie uvedených, sa nepredpokladajú.

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

Navrhovaná činnosť bude mať mierne negatívny vplyv (počas výstavby) na územia európskeho významu alebo súvislú európsku sústavu chránených území (Natura 2000).

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Samotné teleso rýchlostnej cesty R7 je vedené väčšinou územím, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Smerovým vedením variantu A,B,E rýchlostnej cesty R7 došlo k určitým priblíženiam sa a stretom s lokalitami, ktoré sú legislatívne chránené.

- V koridore predmetnej stavby dochádza v úseku km cca 83,400 - 83,450 k zásahu do maloplošného chráneného územia - prírodná pamiatka Potok Chrenovka, kde platí 4. stupeň ochrany.
- V úseku km cca 81,400- 89,400 variantu A,B,E rýchlostnej cesty R7 zasahuje do vyhláseného chráneného vtáčieho územia CHVÚ005 Dolné Považie.
- Trasa R7 prechádza cca 150 – 200 m od severného okraja SKÚEV 0084 Zátoň a preto je potrebné riešiť predpokladané vplyvy na toto územie Natura 2000.

(Pozn. podľa Hodnotenia vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice EÚ 92/43/EHS ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, marec 2014 SKÚEV 0086 Krivé hrabiny nebudú daným úsekom cesty ovplyvnené).

Vplyvy rýchlostnej cesty R7 na chránené územie PP Potok Chrenovka

Prírodná pamiatka Potok Chrenovka je vyhlásená nariadením ONV v Nových Zámkoch, uzn. XIII. plen. zasadania č. 1/840131, pričom 4. stupeň ochrany bol určený vyhláškou KÚŽP Nitra č. 1/2004 súčinnosťou od 01.07.2004. Zasahuje do 4 katastrálnych území v okrese Nové Zámky a jeho celková výmera predstavuje 258 845 m². Platí tu 4. stupeň ochrany.

Územie bolo navrhované z dôvodu ochrany jedného z posledných neregulovaných vodných tokov v okrese Nové Zámky s fragmentárnymi prirodzenými porastami, ktorý je význačným biologickým objektom v poľnohospodárskej krajine. PP nemá vyhlásené ochranné pásmo, preto platí § 17 ods. 8 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, t.j. je ním územie do vzdialenosti 60 m smerom von od jej hranice a platí v ňom 3. stupeň ochrany.

V alúviu potoka Chrenovka sa vyskytuje biotop európskeho významu Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lesy (23,23 €/m²), napriek výraznej ruderalizácii, aktuálnemu deficitu vody, reálny biotop patrí medzi európsky významné a predstavuje významné refugium bohatej avifauny v oblasti. Jeho spoločenská hodnota predstavuje sumu cca 5 810 €.

V leme brehov Chrenovky sa vyskytuje nevýrazný, ruderalizovaný porast európsky významného spoločenstva Br7 Bylinné lemové spoločenstvá nížinných riek (9,62 €/m²), ktorý v časti kontaktu s telesom cesty prechádza vzhľadom na výskyt neofytov do biotopu X8 porasty invázijských neofytov. Spoločenská hodnota biotopu európskeho významu predstavuje cca 580 €.

V ramene Chrenovky, v stojatej vode sa vyskytuje spoločenstvo zväzu *Nymphaeion albae* Oberd. 1957, v ktorom dominuje leknica žltá (*Nuphar lutea*), zraniteľný druh VU, zákonom chránený druh, predstavuje spoločenstvo európskeho významu Vo2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition (12,28 €/m²). Vypočítaná spoločenská hodnota tohto biotopu predstavuje sumu cca 245 €.

Počas výstavby dôjde k nevyhnutnému výrubu drevín, ktoré sa nachádzajú v trase rýchlostnej cesty. Podľa terénneho prieskumu sa jedná o porast s charakterom tvrdého lužného lesa s vrúbou bielou (*Salix alba*), jaseňom štíhlym (*Fraxinus excelsior*), javorom poľným (*Acer campestre*), dubom (*Quercus sp.*), v podraсте s trnkou (*Prunus spinosa*) asvibom (*Cornus sp.*). V zábere stavby je cca 15 ks vzrastlých stromov, ich spoločenská hodnota po prenásobení prirážkovými indexmi predstavuje sumu cca 20 000 €.

Okrem nevyhnutného výrubu drevín počas výstavby dôjde aj k likvidácii biotopov obývaných rôznymi skupinami živočíchov, k rušeniu živočíchov stavebnou činnosťou, hlukom a prašnosťou, čo bude mať za následok dočasnú vynútenú zmenu v správaní sa živočíchov, v niektorých prípadoch aj fyzickú likvidáciu, najmä menších druhov.

Výstavbou mostného objektu ponad Chrenovku v navrhovaných parametroch podľa technickej štúdie nedôjde k zásahu do samotného vodného toku, rozpätie pilierov je navrhované v dostatočnej vzdialenosti, aby bola umožnená migrácia všetkým dotknutým skupinám živočíchov a plnenie funkcie biokoridoru.

Potenciálne riziko predstavuje kontaminácia samotného vodného toku Chrenovka. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby, okrem iného, v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny.

Vplyvy rýchlostnej cesty R7 na integritu území sústavy Natura 2000

Pojem integrita vyjadruje mieru celistvosti a funkčnosti. Pod pojmom integrita územia rozumieme celistvosť ekologickej štruktúry a funkcií územia v rámci celého hodnoteného územia alebo komplexu biotopov či populácií vybraných druhov, ktoré sú predmetom záujmu (ochrany). Podmienkou tejto funkčnosti je optimálne priestorové usporiadanie a prepojenie jednotlivých prvkov. Územie má vysoký stupeň integrity ak je v ňom realizovaný vysoký potenciál pre naplnenie cieľov

ochrany, pokiaľ sa udržiava schopnosť samovoľného zotavenia a samovoľnej obnovy a pokiaľ je potrebné minimálne množstvo vonkajších zásahov (napr. vo forme manažmentu). Pri hodnotení ovplyvnenia integrity sa vychádza z cieľov ochrany územia. Hodnotí sa jednak spojitosť (koherencia) celkovej sústavy Natura 2000 a jednak celistvosť (integrita) jednotlivých dotknutých území sústavy Natura 2000.

Hodnotenie vplyvov na koherenciu sústavy Natura 2000

Výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R7 bude priamo dotknuté CHVÚ Dolné Považie a nepriamo ÚEV Zátoň. ÚEV Bukové hrabiny nebudú predmetnou činnosťou dotknuté a samotná rýchlostná cesta nenaruší ich kontinuitu s najbližším CHVÚ Dolné Považie. Dotknuté územia CHVÚ Dolné Považie a ÚEV Zátoň sú priamo prepojené, resp. väčšia časť ÚEV (cca 70 %) sa nachádza priamo v CHVÚ a zvyšná menšia časť je s ním tesne v kontakte. Rýchlostná cesta bude pritom prechádzať 150 – 200 m od severovýchodného okraja ÚEV Zátoň. Z vyššie uvedených dôvodov koherencia sústavy Natura 2000 a jednotlivých populácií druhov a typov biotopov komunikujúcich medzi jednotlivými územiami nebude narušená.

Hodnotenie vplyvov na integritu jednotlivých území sústavy Natura 2000

Keďže stavba rýchlostnej cesty R7 sa priamo dotýka len CHVÚ Dolné Považie, hodnotenie vplyvov stavby na integritu sústavy Natura 2000 sa koncentruje len na hodnotenie vplyvov na integritu CHVÚ Dolné Považie.

Trasa rýchlostnej cesty R7 vedie cez CHVÚ v dĺžke 12,3 km. Vstupuje do CHVÚ v pracovnom staničení rýchlostnej cesty 81,54 km a opúšťa územie CHVÚ v staničení 89,6 km. Prechádza skoro stále cez poľnohospodársku pôdu (orná pôda) – 14,3 ha, vodné toky a

ich brehové porasty (rieka Nitra, potok Chrenovka, rieka Žitava, Lovčiansky potok, 0,4 ha).

Pre výstavbu rýchlostnej cesty R7 bude odstránených cca 240 m² biotopu národného významu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek v priestore rieky Nitra, 22 m² biotopu európskeho významu Vo2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotanion alebo Hydrocharition v priestore potoka Chrenovka, 60 m² biotopu európskeho významu Br7 Bylinné lemové spoločenstvá nížinných riek v priestore potoka Chrenovka a 250 m² biotopu Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové lesy nížinné tak isto v priestore potoka Chrenovka. Spojitosť týchto biotopov bude narušená hlavne počas stavby cesty. Vzhľadom na ich životaschopnosť v širšom okolí, po výstavbe a premostení rieky Nitra a potoka Chrenovka by sa mala ich kontinuita obnoviť, resp. zlepšiť.

Stavbou rýchlostnej cesty R7 dôjde k predeleniu nasledovných biokoridorov v rámci CHVÚ Dolné Považie: 1. biokoridor nadregionálneho významu (NRBk) rieka Nitra s pásom brehových porastov širokým cca 10 m, a biokoridory regionálneho významu (RBk): 2. potok Chrenovka, 3. potok Žitava a 4. Lovčiansky potok s pásmi brehových porastov od 5 do 30 m. Nakoľko všetky tieto hydričné biokoridory budú premostené, ich funkčnosť by mala byť obmedzená hlavne počas stavebných prác. Po ukončení výstavby a realizácii navrhovaných zmierňujúcich opatrení sa predpokladá postupné obnovenie ich funkčnosti.

Vplyv akéhokoľvek zámeru (plánu alebo projektu) na celistvosť územia sústavy Natura 2000 je nevyhnutné hodnotiť aj z pohľadu samotného predmetu ochrany (t.j. biotopov a druhov) daného územia. Významný vplyv na celistvosť územia nastáva pritom vtedy, ak je preukázaný významný negatívny vplyv aspoň na jeden z jeho predmetov ochrany (ŠOP SR, 2013). V CHVÚ Dolné Považie významný negatívny vplyv výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 nebol preukázaný u žiadneho z druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany tohto územia.

Na základe vyššie uvedeného možno preto hodnotiť vplyv výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 na integritu CHVÚ Dolné Považie nasledovne:

Vplyv stavby	hodnotenie	odôvodnenie
zmeny dôležitých ekologických funkcií	nie	stavba zasahuje minimálne do lesných porastov, resp. porastov drevín rastúcich mimo les, záber poľnohospodárskej pôdy predstavuje len 0,048% z celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy v CHVÚ, funkcia biokoridorov po výstavbe cesty bude obnovená
významná redukcia plôch výskytu stanovišť alebo životaschopnosti populácií kritériových druhov	nie	stavba nebude postihovať biotopy druhov viac ako 5% ich populácií (okrem rybárika riečneho), životaschopnosť populácií nebude narušená
redukcia diverzity lokality/biotopu	nie	stavbou dôjde k záberom predovšetkým poľnohospodárskej pôdy (97,3%), diverzita zostane zachovaná
fragmentácia lokality/biotopu	minimálny vplyv	trasa cesty neprechádza cez súvislé lesné celky, t.j. nedôjde k fragmentácii lesných biotopov, premostenie vodných tokov umožní

		ich biologickú rekultiváciu po výstavbe. Určitú bariéru v krajine bude predstavovať samotné teleso stavby.
strata alebo redukcia kľúčových charakteristík od ktorých závisí predmet ochrany	nie	zásah do hniezdných a potravných (lovných) teritórií kritériových druhov bude minimálny (postihne maximálne 5 % z populácii druhov)
narušenie naplňovania cieľov ochrany	nie	stavba nebude mať výrazný negatívny vplyv na žiaden druh, ktorý je predmetom ochrany daného územia ani na priaznivý stav ich biotopov. Predpokladá sa len mierne negatívny, u niektorých druhov nulový vplyv

Na základe tohto hodnotenia možno konštatovať, že stavba rýchlostnej cesty R7 nezasiahne zásadným spôsobom do integrity CHVÚ Dolné Považie, resp. nebude mať významne negatívny vplyv na jeho celistvosť.

Možný *kumulatívny* vplyv rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka bol hodnotený na základe dokumentov, ktoré boli spracovateľom k dispozícii. Okrem vlastného telesa rýchlostnej cesty a mostných objektov sú podľa projektovej dokumentácie medzi stavebné objekty cesty zahrnuté aj preložky ostatných ciest, preložky závlah a úpravy meliorácií, kanalizácie a prekládka a ochrana inžinierskych sietí. Stavebné dvory sa uvažujú v priestore navrhovaných križovatiek a hlavne v areáloch poľnohospodárskych družstiev dotknutých obcí. Prístup na stavenisko bude z jestvujúcich miestnych komunikácií a priamo po trase rozostavanej rýchlostnej cesty, takže výstavba nových prístupových ciest sa nepredpokladá.

Ďalšie projekty a plány činností, ktoré by boli situované v blízkosti rýchlostnej cesty v danom úseku a mohli *synergicky* spolupôsobiť na predmet ochrany území Natura 2000, nie sú spracovateľom hodnotenia k dátumu spracovania známe.

Z obcí, ktorých katastrálnym územím bude rýchlostná cesta v danom úseku prechádzať, majú územný plán spracovaný len obce Bánov, Bešeňov a Čaka. Z územných plánov týchto obcí nevyplýva, že by v dotknutom území malo v najbližšom období dôjsť k takým rozvojovým zámerom, ktoré by mali spolu s rýchlostnou cestou výrazný *kumulatívny vplyv* na dotknuté územia sústavy Natura 2000. Potenciálny synergický vplyv by mohol mať na CHVÚ Dolné Považie len plánovaný SJ obchvat obce Bešeňov (východne od obce) vybudovaný na ceste II/511 v smere Nitra – Dolný Ohaj. Dá sa však predpokladať, že vybudovanie a sprevádzkovanie rýchlostnej cesty bude viesť v budúcnosti k rozvíjaniu ďalších aktivít v území, a preto bude nutné kumulatívne vplyvy rýchlostnej cesty R7 posudzovať spolu aj s vplyvmi týchto činností.

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 vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane území NATURA 2000 a to aj kumulatívnych a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, 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 č a

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ 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

Odporúča sa variant A,B,E červený. Konkrétnu trasu v lokalite územia NATURA 2000 prerokovať s príslušným orgánom štátnej správy v oblasti ochrany prírody a krajiny.

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti

Z návrhu technického riešenia, jeho environmentálneho hodnotenia v správe o hodnotení, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, obcí ako aj na základe odporúčaní z posudku na správu o hodnotení, stanovujeme podmienky pre nasledujúcu fázu prípravy aj realizácie:

Územnoplánovacie opatrenia

Zosúladiť pripravované a aktuálne územnoplánovacie dokumentácie dotknutých sídelných útvarov resp. samosprávneho kraja s vybraným variantom.

Technické opatrenia

Na základe zhodnotenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie v predloženej dokumentácii odporúčame doplniť technické opatrenia na minimalizáciu, resp. elimináciu negatívnych účinkov navrhovanej činnosti na životné prostredie v nasledovnom:

Opatrenia pre ochranu **prírody** (faunu, flóru, biotopy, chránené územia a ÚSES) pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Pri spracovaní DÚR upraviť smerové vedenie rýchlostnej cesty tak, aby v ďalšom úseku „Rýchlostná cesta R7 Čaka – Veľký Krtíš“ nezasiahla do lokality Syrové vrecko biotopom európskeho významu Ls 3.4 Dubovo-cerové lesy v k.ú. Čaka“.
2. V rámci spracovania DÚR spresniť všetky migračné koridory pre zver v spolupráci s poľovníckymi organizáciami a ŠOP SR a ak bude potrebné, navrhnuť v týchto miestach ekodukty.
3. Nutné výrubu drevín v trase rýchlostnej cesty a tiež všetky práce spojené s výstavbou rýchlostnej cesty v CHVÚ Dolné Považie vykonávať v mimohniezdnom období (august –február) a zároveň v čo najkratšej dobe výstavby a len v nevyhnutnom rozsahu. (Kvantitu usmrtených živočíchov pri výstavbe rýchlostnej cesty je možné znížiť vhodným časovým harmonogramom prác. K najväčším stratám by dochádzalo, pokiaľ by sa zásahy do najhodnotnejších biotopov vykonávali v čase hniezdenia a vyvážania mláďat. Skrátením doby výstavby sa zabezpečí zníženie času, po ktorý budú živočíchy vystavené stresovým faktorom súvisiacim s budovaním rýchlostnej cesty.)
4. Prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situovať mimo chránených území a prvkov ÚSES. (Cieľom tohto opatrenia je nezaťažovať citlivé územia hlukom a imisiami, resp. priamym záberom plôch pre uvedené aktivity).
5. Všetky dočasne odprírodnené plochy počas výstavby rýchlostnej cesty v chránených územiach uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu pri využití vhodných vegetačných úprav.
6. Pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri rýchlostnej ceste využívať najmä stanovištne pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne.

7. Pri mostných objektoch použiť čo najnižšiu a dobre viditeľnú konštrukciu.
8. Počas výstavby rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka obmedziť výrub drevín a likvidáciu ostatnej vegetácie len na plochy odsúhlasené záberoch v DSP.
9. Zamedziť prelet vtákov v kolíznej výške ochranným oplotením (clonami) a plašičmi (odrazky a siluety dravcov) v úsekoch kríženia vodných tokov Nitra, Chrenovka, Žitava a Lovčiansky potok.
10. V etape prevádzky rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky - Čaka monitorovať jednotlivé úseky z hľadiska poznania reálnej frekvencie kolízií a vplyvu dopravy na okolité biotopy a výberové druhy vtákov.
11. Na základe výsledkov monitoringu vybudovať ďalšie ochranné clony v blízkosti pravidelných hniezdísk alebo výskytu výberových druhov vtákov,
12. Podľa výsledkov monitoringu realizovať v prípade potreby ďalšie opatrenia, neuvedené v tomto dokumente.
13. Rešpektovať činnosti, ktoré sú v chránenom vtáčom území zakázané v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 593/2006 ktorou sa vyhlasuje CHVÚ Dolné Považie.
14. Pri premostení vodných tokov (napr. Nitra, PP Potok Chrenovka, Žitava, Lovčiansky potok) mostné objekty v spodnej časti dimenzovať tak, aby umožňovali voľný prechod živočíchov po brehoch tokov. Medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom, terén upraviť tak, aby mal charakter prírodného podkladu, kamene, drevo. Zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku pri menších vodných tokoch – 3,00 m.
15. V území mimo vodných tokov, hlavne medzi Bánovom a Branovom (tiež v menšej miere medzi Bešeňovom a Branovom), na základe terénneho pozorovania, navrhnuť popod cestné teleso rýchlostnej cesty R7 menšie podchody, umožňujúce voľný prechod živočíchov až do veľkosti srnca lesného (*Capreolus capreolus*).
16. Ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením v súlade s STN 83 7010.
17. Pri osadzovaní pilierov mostných objektov v maximálnej miere šetriť brehovú a sprievodnú porasty a vyhnúť sa zásahu do dna a brehov vodného toku.
18. Pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie mimo cenné územia a minimalizovať ho v priestore biokoridorov.
19. Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehovú porasty.
20. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie uskutočniť inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín, ktoré bude potrebné likvidovať a vo výške vyčíslenej spoločenskej hodnoty uskutočniť náhradnú výsadbu zelene na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody.
21. Realizovať vegetačné úpravy na svahoch rýchlostnej cesty, navrhnuť druhové zloženie drevín, v ktorom budú zastúpené najmä domáce druhy v nadväznosti na okolitú krajinu. V návrhoch zohľadniť lokalizáciu biokoridorov a CHVÚ prispôbiť výsadby požiadavkám ochrany prírody za účelom zachovania a ochrany cieľových druhov vtákov a ďalších živočíchov.

Opatrenia pre **úpravu vedenia trasy** a technického riešenia rýchlostnej cesty v dotknutom území:

1. Úpravu mimoúrovňovej križovatky „Nové Zámky“ riešiť tak, aby bolo možné bezproblémové napojenie cesty I/75 (riešiť v rámci predošlého úseku R7).
2. V rámci DÚR v mieste MÚK Bešeňov je potrebné posunúť trasu rýchlostnej cesty R7 severne cca o 650 m a s koordinovať s predpokladanou preložkou cesty II/511, ktoré nie

je súčasťou stavby rýchlostnej cesty R7, čím by :

- nebola potrebná koordinácia s budúcou predpokladanou preložkou cesty II/511
 - rýchlostná cesta by mohla križovať PP Potoka Chrenovka v mieste, kde nie sú stromy a potok je upravený reguláciou (čím by sa minimalizovali negatívne vplyvy na PP)
 - nebolo by potrebné budovať ekodukt medzi km 84,50 – 92,00.
3. Umiestnenie – vzdialenosť medzi MÚK Bešeňov a Malé odpočívadlo Bešeňov – zosúladiť v zmysle STN 736101.
 4. Prehodnotiť možnosť posunutia konca úseku a MÚK Čaka do cca km 104, kde navrhovaná rýchlostná cesta R7 križuje a cestu I/75, čím sa podstatne zmenší dĺžka napojenia na cestu I/75 oproti navrhovanému stavu (znížia náklady, menší záber) a súčasne by došlo k presunu časti dopravy z cesty I/75 (hlavne tranzitnej – nákladnej) z intravilánu obce Čaka už po spojznení tohto úseku.

Opatrenia pre ochranu **obyvateľstva** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Na základe novej hlukovej štúdií v DUR a po preukázaní negatívneho vplyvu rýchlostnej cesty R7 na cestu II/511 v dopravno-inžinierskom prieskume počas prevádzky eliminovať vplyv hluku protihlukovou stenou (km 84,900 -85,365) s navrhnutou dĺžkou 465 m a výškou 2 m. Navrhnuť fasádne úpravy, výmeny okien na ceste II/511 v prietahu obcou Bešeňová.
2. Nepriaznivé účinky hluku, vibrácií a znečistenia ovzdušia v etape výstavby treba čiastočne eliminovať umiestnením prístupových ciest na stavenisko a stavebných dvorov mimo obytných zón obcí.
3. Zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne obce organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja.
4. Dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.
5. Počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť realizáciu monitoringu a v prípade prekročenia limitov dôsledne vykonať navrhnuté opatrenia.

Opatrenia pre ochranu **horninového prostredia a reliéfu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Potenciálnu aktivizácia geodynamických procesov (sufózia a nestabilita) počas výstavby, a to najmä pri zakladaní stavebných objektov rýchlostnej cesty, kompenzovať včasným inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom a podrobným projektom sanačných a stabilizačných opatrení v ďalšom stupni PD, vrátane monitoringu s dôrazom na náročné mostné objekty a hĺbené zárezy.
2. Opatrenia proti erózii svahov výkopov a násypov je potrebné zabezpečiť proti veternej a vodnej erózii vhodnou vegetačnou úpravou.
3. Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť pokračovanie monitoringu vo vybraných lokalitách.

Opatrenia pre ochranu **povrchových a podzemných vôd** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Vypúšťaná voda z cestnej kanalizácie do recipientu, resp. vsakováním do horninového prostredia musí zodpovedať povoleným hodnotám (0,1 mg/l ropných látok).
2. Pre optimálny návrh odvádzania kanalizovaných vôd vsakováním je potrebné vykonať

- hydrogeologický prieskum vhodnosti v mieste navrhovaných vsakovacích objektov.
3. Ochranu povrchových a podzemných vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
 4. Zariadenia stavenísk nesituovať v tesnej blízkosti povrchových tokov,
 5. Dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov, uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru,
 6. Zabezpečiť preventívne opatrenia na predchádzanie havarijným situáciám a na ochranu vôd - spevnené plochy, vodotesné vane a nádrže, dostatočné množstvo sorpčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
 7. Odpadové vody z výroby betónu, čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky do tokov vyhovujúcich (väčších) prietokov možno vypúšťať až po ich odsedimentovaní a odolejovaní cez ORL tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi,
 8. Splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na príslušnú ČOV,
 9. Splachy zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt odvádzať do recipientov až po ich odsedimentovaní.
 10. Odpadové vody zo skladov olejov a výdajní PHM dôsledne odsedimentovať a odolejovať v odlučovačoch ropných látok,
 11. Splachy zo skladov stavebných chemikálií a iných chemických prípravkov akumulovať vo vodotesných nádržiach a vyvážať na zneškodnenie v príslušných zariadeniach.
 12. Počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť realizáciu monitoringu povrchových a podzemných vôd, vrátane odpadových vôd zo stavebných dvorov a odpadových vôd z cestnej kanalizácie a kanalizácie na odpočívadlách.

Opatrenia pre ochranu **pôdneho fondu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Ochranu pôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
2. Spätnú rekultiváciu dočasných záberov PPF a LPF, vybúraných vozoviek a pod., je potrebné riešiť v zmysle rozhodnutia príslušného orgánu a projektu rekultivácie v ďalšom stupni PD.
3. Na dočasné deponovanie materiálov (napr.: zeminy z výkopov) je potrebné využiť málo hodnotné nepoľnohospodárske plochy, napr. plochy po ťažbe štrkov a pod.

Opatrenia pre ochranu **krajinného obrazu a scenérie krajiny** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Pre začlenenie telesa rýchlostnej cesty je potrebné navrhnuť vhodné vegetačné úpravy vyšších násypov, vetiev križovatiek a odpočívadiel, rešpektovať revitalizačné programy dotknutých obcí.
2. Pre zmiernenie bariérového efektu rýchlostnej cesty v krajine je potrebné riešiť mostné objekty dostatočnej svetlosti a rozpätia a je tiež potrebné rešpektovať pre minimalizáciu deliaceho účinku aj odporúčané opatrenia na predĺženie mostov, resp. doplnenie mostov - ekoduktov (prechodov pre migráciu) uvedené v predchádzajúcom.

Opatrenia pre ochranu **archeologických nálezísk** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. V ďalšom stupni PD je potrebné zrealizovať archeologický prieskum a navrhnuť potrebné opatrenia.
2. V prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV v Nitre)

Opatrenia pre **poľnohospodársku a lesohospodársku výrobu** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

1. Počas výstavby aj prevádzky je potrebné zabezpečiť prístup techniky a obsluhy územia pre poľnohospodársku a lesohospodársku činnosť a navrhované mostné objekty riešiť v dostatočnej podchodnej svetlosti a šírke. Technický návrh je potrebné odsúhlasiť s dotknutými poľnohospodárskymi a lesnými podnikmi.
2. V dôsledku zmien honov preložky poľných ciest a mosty musia zohľadňovať nové projekty pozemkových úprav.

Opatrenia pre činnosť **poľovných a rybárskych združení** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné skoordinať požiadavky dotknutých poľovných združení vzhľadom na vedenie trasy rýchlostnej cesty cez poľovné revíry a zapracovať ich do ďalšieho stupňa PD.

Opatrenia dotknutej **infraštruktúry** pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty:

- V ďalšom stupni PD podmienky križovania dotknutej infraštruktúry je potrebné prerokovať s príslušnými správcami.

Opatrenia na **dopravný systém a dopravnú infraštruktúru**:

- Kolíziu rýchlostnej cesty s dotknutou cestnou a železničnou sieťou riešiť mimoúrovňovým križovaním za dodržania požiadaviek jednotlivých správcov a podmienok výhľadových plánov.

Náhradné opatrenia:

1. Náhradné opatrenia, týkajúce sa pôd vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona c. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
2. Náhradné opatrenia týkajúce sa lesov vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona c. 326/2005 Z.z. o lesoch.
3. Náhradné opatrenia týkajúce sa 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.
4. Náhradné 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.

Organizačné a prevádzkové opatrenia

Vypracovať plán organizácie výstavby (POV), havarijných plánov, manipulačných a prevádzkových poriadkov, programov odpadového hospodárstva, organizačných smerníc na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalších. Súčasťou plánov je aj materiálo-technické vybavenie na ich realizáciu.

Výstavba rýchlostnej cesty si vzhľadom na nedostatok násypových zemín z vlastných výkopov bude vyžadovať dovoz resp. zriadenie zemníkov. Podmienky pre výber lokality je potrebné primerane prispôbiť všeobecným požiadavkám na ochranu všetkých zložiek životného prostredia.

Iné opatrenia

Odporúča sa technický časovo zosúladiť výstavbu Rýchlostnej cesty R7 s výstavbou cesty I/64 a prepojenia na I/75 v MÚK Nové Zámky a s cestou II/511 v MÚK Bešeňov.

V ďalšej etape prípravy stavby odporúčame vypracovať, okrem navrhovaných vyššie uvedených opatrení, nasledovné dokumentácie, resp. prieskumy a ďalšie opatrenia počas výstavby a prevádzky:

Ďalšie opatrenia vo fáze prípravy vybraného variantu

1. Vykonať inžinierskogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické riešenie stavby.
2. Vykonať hydrogeologický prieskum pre určenie podmienok vsakovania odpadovej vody z cestnej kanalizácie,
3. Vykonať inventarizáciu biotopov a ich spoločenské ohodnotenie.
4. Vykonať archeologický prieskum.
5. V pedologický prieskum.
6. V dendrologický prieskum.
7. Vykonať protikorózný a geoelektrický prieskum.
8. Spresniť zdroje násypového materiálu.
9. Navrhnuť protiexhalačnú a protieróznou ochranu bezprostredného okolia komunikácie výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa.
10. Navrhnuť revitalizačné a vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia t. j. využiť predovšetkým geograficky pôvodných a tradičných druhov drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov).
11. Zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu.
12. Vypracovať projekt nakladania s odpadmi.
13. Pre etapu prevádzky komunikácie je prevádzkovateľ povinný vypracovať program odpadového hospodárstva.
14. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
15. Riešiť strety záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení.
16. V technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov v chránených územiach.
17. Navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
18. Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu) v bodoch určených v Záverečnom stanovisku
19. Vypracovať plán organizácie výstavby
20. Zabezpečiť environmentálny dozor výstavby.
21. V predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v trase navrhovanej komunikácie v zmysle platnej legislatívy.

Ďalšie opatrenia počas výstavby

7. Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.
8. V spolupráci s príslušným orgánom vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne ich ochrániť oplotením.
9. V rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby.
10. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov.
11. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
12. Z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd.
13. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov
14. Nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve.
15. Stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov neumiestňovať na lesných pozemkoch.
16. Pred začatím prác vyňať lesné pozemky z funkcie plnenia funkcií lesov.
17. Minimalizovať šírku odlesnenia.
18. Dočasne vyňaté lesné pozemky následne zrekultivovať.
19. Náhradnú výsadbu neumiestňovať na lesných pozemkoch.
20. Pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
21. Ornicu a podornicu z trasy komunikácie odstrániť, orniciu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy.
22. Po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam.
23. Odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.
24. Zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia podľa schválenej projektovej dokumentácie.
25. Kooperácia dodávateľa stavby s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 37 zákona. 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 a vypracovaného odborného posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, Ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom Správy o hodnotení a so spracovateľom odborného posudku a opodstatnené pripomienky premietlo do záverečného stanoviska v návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“, Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2-4,832 03 Bratislava, september 2009
- Dokumentácia „Technická štúdia Rýchlostná cesta R7 Bratislava - Lučenec, úsek Nové Zámky - Čaka“, Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2-4,832 03 Bratislava, október 2005
- Rozsah hodnotenia pre správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky – Čaka“, vydaný MŽP SR
- Stanoviská ku správe o hodnotení
- Zápisnice z verejných prerokovaní správy o hodnotení
- Dodatok ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, september 2013).
- Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice EÚ 92/43/EHS ku správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka“ (EKOJET, s.r.o., Bratislava, marec 2014).
- Odborný posudok na správu o hodnotení

Hodnotenie vplyvov *strategického dokumentu s celoštátnym významom* „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (júl 2013) *odporučilo* zaradenie uvedeného úseku cesty R7 do Indikatívneho zoznamu navrhovaných projektov strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry – iné projekty, kde je uvedený predmetný úsek zaradený v dĺžke 22,6 km so začiatkom výstavby v r. 2018 a ukončením v r. 2022.

Odôvodnenie výberu variantu

Odporúčaný variant v stanoviskách a z verejných prerokovaní:

V stanoviskách došlo k rozdielnym názorom k výberu výsledného variantu. Pre prehľad ich uvádzame v nasledovnej tabuľke:

Orgán resp. verejnosť		Odporúčaný variant		Iné
		A,B,E červený	nulový	
Rezortný orgán	MDPaT SR	za		Nemá pripomienky
Povoľujúci orgán a dotknuté obce	Mesto Nové Zámky	za		Nemá pripomienky
	Obec Bánov			Nevyjadřili sa
	Obec Bešeňov	za		S podmienkami
	Obec Čechy			Nevyjadřili sa
	Obec Dedinka			Nevyjadřili sa
	Obec Kolta			Nevyjadřili sa
	Obec Veľké Lovce			Nevyjadřili sa
	Obec Čaka	proti		S podmienkou-posun KÚ za obec
	Krajský stavebný úrad	za		
Dotknutý orgán	MO SR	za		
	MŽP SR			Neodporučilo variant

	MPRV SR	za		Podmienky pri výstavbe
	Úrad Nitrianskeho sam. kraja	za		
	Krajský pozemkový úrad Nitra	-	-	Nemá námietky
	Krajský úrad ŽP Nitra	za		S podmienkami
	Krajský úrad pre cest. dopravu a PK, Nitra	za		
	Obvodný úrad pre CDaPK Levice	za		S podmienkami
	Obvodný úrad pre CDaPK Komárno	za		S podmienkami
	Obvodný úrad pre CDaPK Nové Zámky	za		
	Obvodný úrad ŽP Levice	za		S podmienkami
	Obvodný úrad ŽP Nové Zámky	za		
	Obvodný úrad ŽP Komárno	za		
	Úrad verejného zdravotníctva SR	za		S podmienkami
	Krajské riaditeľstvo hasičského a ZZ	za		
	OR hasičského a ZZ Levice	za		
	OR hasičského a ZZ Komárno			Nepatrí do kompetencie
	OR hasičského a ZZ Nové Zámky	za		Nepatrí do kompetencie
	Obvodný banský úrad Bratislava	za		
	Obvodný úrad v Nových Zámkoch	za		
	Letecký úrad SR			K správe sa v liste nevyjadril
	Štátna ochrana prírody SR		za	Ak bude variant A,B,E, odporúča podmienky
	BIRD/Life Slovakia	proti		Vlastný návrh

Z došlých stanovísk je možné teda konštatovať, že :

- o proti riešeniu výstavby bola obec Čaka, **ktorá chce posunúť úsek cesty až za obec**
- o za variant A,B,E červený je 5 organizácií, (z toho 1 dotknutá obec a štyri dotknuté orgány)
- o za variant nulový 1 organizácia
- o nepreferovali žiadny variant 9 organizácií (z toho 1 dotknutá obec a 8 dotknutých orgánov)

Odporúčané riešenie na základe priebehu posudzovania

Výhody a nevýhody jednotlivých variantov:

Variant A,B,E červený

Pozitíva

- zvýšenie bezpečnosti obyvateľstva v dotknutých obciach a bezpečnosti na komunikáciách
- zníženie hlukovej a imisnej záťaže
- vybudovaním kanalizácie s ORL zvýšenie ochrany podzemných a povrchových tokov
- rozvoj územia a cestovného ruchu
- zabezpečí primeranú dostupnosť príslušného územia k rýchlostnej ceste R7

Negatíva

- z hľadiska ekonomickej efektívnosti v závislosti od dopravnej záťaže predstavuje neefektívne riešenie
- záber najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd
- zásah do PP Chrenovka a CHVÚ Dolné Považie

Variant nulový

Pozitíva

- nižšie investičné náklady a priaznivejšia ekonomická efektívnosť
- najnižšia miera vplyvu na chránené územia
- najnižšia miera vplyvu na poľnohospodársky a lesný pôdny fond

Negatíva

- ohrozenie bezpečnosti obyvateľstva dotknutých obcí
- obmedzenie rozvoja územia a cestovného ruchu
- najvyššia miera zaťaženia hlukom a imisiami
- v porovnaní s variantmi A a E bude kapacitne menej zaťažený

Aj napriek jednoznačnému konštatovaniu, že variant ABE červený v úseku Nové Zámky - Čaká predstavuje optimálne riešenie, si musíme uvedomiť, že rýchlostná cesta R7 nadväzuje na predchádzajúci úsek Dunajská Streda - Nové Zámky. Tento úsek vytvorí prepojenie medzi dvoma okresnými mestami, ktoré v súčasnosti neexistuje v požadovanej kvalite a je realizované po cestách II a III. triedy. Dopravne sú oba úseky úzko previazané a samostatné realizovanie úseku Nové Zámky - Čaka nemá veľký dopravný význam. **Z tohto dôvodu by obidva úseky mali byť sprevádzkované v rovnakom období.**

Na základe priebehu celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti (technická dokumentácia, zámer, správa o hodnotení, stanoviská, záznamy z verejných prerokovaní, TŠ, doplnok k TŠ, stanoviskami, ÚPD, prípravy a možnosti finančného zabezpečenia nadväzných stavieb) ako aj jednaní počas spracovávania a odborného posudku je možné konštatovať, že ako vhodnejší vychádza **variant A,B,E červený s odporúčanými podmienkami.**

Hluk, vibrácie a emisie - v etape výstavby bude eliminovaný používaním prístupových ciest na stavenisko mimo obytných plôch obcí a dopravou v trase budúcej rýchlostnej cesty. Vzhľadom na to, že prístup na stavenisko však bude možný iba po existujúcej cestnej sieti, ktorá miestami vedie intravilánmi obcí, nepriaznivé vplyvy bude potrebné minimalizovať organizáciou výstavby a monitoringom.

Z výsledkov posudzovania jednotlivých variantov rýchlostnej cesty aj spracovatelia správy

o hodnotení odporučili na realizáciu variant A,B,E červený.

Súčasne sa v záverečnom posúdi, okrem výsledkov posudzovania, aj:

- o stanoviská dotknutých orgánov a obcí,
- o stanoviská a názory z verejného prerokovania správy o hodnotení,
- o stanoviská počas spracovania posudku.

Tento výsledok nenarušilo ani doplnené hodnotenie o vplyve navrhovanej činnosti na územie NATURA 2000, ktorého výsledkom je nasledovné konštatovanie:

„Výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka budú priamo alebo nepriamo dotknuté dve územia sústavy Natura 2000 – CHVÚ Dolné Považie a ÚEV Zátoň. Predmetom ochrany v týchto územiach je 16 druhov živočíchov a 2 biotopy európskeho významu. Významné negatívne ovplyvnenie (-2) stavbou sa nepredpokladá ani u jedného predmetu ochrany. Mierne negatívny vplyv (-1) bol identifikovaný u 12 druhov a 2 biotopoch a žiadny vplyv (0) u zvyšných 4 druhov.

K stanovisku BIRD/Life Slovensko je potrebné uviesť, že v prílohe správy EIA „Štúdia vplyvov na CHVÚ Dolné Považie" sa na str. 12 sa uvádza. Za významnú skutočnosť hodnotíme to, že variant A,B,E obchádza najvýznamnejšie lokality z ornitologického hľadiska: v dostatočnej miere obchádza vodné plochy, ako štrkoviská, periodicky zaplavované poľné depresie - aspoň tie najvýznamnejšie, lesné spoločenstvá a pod.

Navyše, pre detailné riešenie trasy v území Natura 2000 bol investor zaviazaný povinnosťou riešiť strety záujmov s orgánom ochrany prírody a krajiny, čo samozrejme nevyklučuje aj spoluprácu s odbornými mimovládnyimi organizáciami.

Najvýznamnejšie priame vplyvy budú predstavovať zábery hniezdnych alebo potravných biotopov vtákov v CHVÚ Dolné Považie, ktoré by však u väčšiny druhov nemali postihovať viac ako 5 % ich celkovej populácie v CHVÚ. Z nepriamych vplyvov k najvýznamnejším patrí akustické a vizuálne rušenie, kolízie s dopravnými prostriedkami, možné znečistenie podzemných a povrchových vôd a šírenie invázných a synantropných druhov. Koherencia sústavy Natura 2000 nebude výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty narušená. Podobne rýchlostná cesta nezasiahne zásadným spôsobom ani do integrity CHVÚ Dolné Považie, resp. nebude mať významne negatívny vplyv na jeho celistvosť. V najbližšom okolí predmetného úseku rýchlostnej cesty neboli identifikované žiadne významnejšie stavby alebo rozvojové zámery, ktoré by mali spolu s rýchlostnou cestou výrazný kumulatívny vplyv na dotknuté územia sústavy Natura 2000.

Na **zmiernenie** identifikovaných ako i ďalších potenciálnych negatívnych vplyvov danej stavby na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území Natura 2000 sú navrhnuté konkrétne zmiernujúce opatrenia. Následný monitoring počas výstavby a hlavne prevádzky rýchlostnej cesty by mal odhaliť vplyv samotnej dopravy na tieto biotopy a druhy a identifikovať najvýznamnejšie rizikové kolízne miesta. Za predpokladu realizácie navrhovaných zmiernujúcich opatrení a pri dodržaní ostatných podmienok stanovaných príslušnými orgánmi by výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka nemala mať významný negatívny vplyv na dotknuté územia sústavy Natura 2000.“

Vybraný variant rýchlostnej cesty musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so Záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR.

Realizácia navrhovanej činnosti objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného

prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou projektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku rýchlostnej cesty by mal byť spracovaný v rámci DÚR resp. DSP v prílohe „Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia“ podľa TP 13/2011 “Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie” platného od 1.12.2011 pre definitívny variant.

Mal by byť zameraný najmä na sledovanie vplyvov činnosti v rôznych štádiách prípravy, výstavby a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených dotknutých lokalitách, pričom úlohou poprojektovej analýzy je analyzovanie a vyhodnotenie vplyvov činnosti zistených pri monitoringu s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivejšie ako sa v Správe o hodnotení predpokladalo.

Monitorovanie v riešenom území navrhovanej činnosti by je potrebné zamerať najmä na:

- ovzdušie pred, počas a po výstavbe vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu (podľa aktuálneho stavu)
- hluk pred, počas a po výstavbe vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu (podľa aktuálneho stavu)
- kmitanie a otrasy počas výstavby
- voda podzemných a povrchových vôd pred, počas a po výstavbe, najmä odpadových vôd z cestnej kanalizácie na vyústení odlučovačov ropných látok (po výstavbe),
- bioty (v etape výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty monitorovať jednotlivé úseky a to územia Natura 2000, výberové druhy vtákov, PP Potok Chrenovka a migračné trasy)
- geotechnický monitoring počas a po výstavbe

Špecifickým cieľom monitoringu bioty po realizácii navrhovanej činnosti je zistiť vplyv novej rýchlostnej cesty na jednotlivé zložky bioty. Tento vplyv je potrebné zisťovať dvojako: priamy vplyv záberom plochy a zmenou jej využitia a nepriamy vplyv, ktorý vznikne na okolitých lokalitách (migračné bariéry, vyrušovanie, strata potravných biotopov). Pre zisťovanie vplyvu navrhovanej činnosti na zloženie a štruktúru bioty je potrebné postupovať rovnakou metódou ako bola použitá pri monitoringu pred výstavbou, prípadne za určitých okolností je možné ju určitým spôsobom upraviť.

Na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- systematicky sledovať a merať jej vplyvy
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 39, ods. 3

zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona je horší, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou nezávislého environmentálneho dozoru, ktorý bude zložený z odborníkov na biotu, z inžinierskych geológov a hydrogeológov a z odborníkov z oblasti hygieny prostredia (hluk, vibrácie, ovzdušie).

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovaní verejnosti.

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie ako zainteresovanú verejnosť je možné zaradiť p. Kláru Hornišovú z Bratislavy a BIRD/Life Slovensko.

6.1 Platnosť záverečného stanoviska

Platnosť záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca 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 Slovenskej republiky
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky
so sídlom v Bratislave

2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania
RNDr. Gabriel Nižňanský

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 16. 01. 2015