

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Bratislava 04. 03. 2016
Číslo:3751/2016-3.4/ml

R O Z H O D N U T I E
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania, ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1, písm. a) a § 2 ods. 1, písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov **rozhodlo** podľa § 29 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz**“ predloženého navrhovateľom Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov **takto**:

Zmena navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz**“ umiestnenej na k.ú. hl. mesta SR Bratislavy a MČ Bratislava-Podunajské Biskupice a MČ Ružinov

s a n e b u d e p o s u d z o v a ť

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Nie je predpoklad, že zmeny predložené v Oznámení o zmene vyvolajú zmeny aj v iných častiach projektu.

Podmienky pre navrhovateľa:

- 1) Dodržať opatrenie uvedené v Oznámení o zmene.
- 2) Stavebník a prevádzkovateľ má predložiť orgánu verejného zdravotníctva na posúdenie z hľadiska vplyvu na zdravie pred kolaudáciou hodnotenie akustických pomerov.
- 3) Dodržať ustanovenia zákona č. 364/ 2004 Z. z. o vodách (vodný zákon).
- 4) Dbáť o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiadúcemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.

- 5) Riešiť cestnú zeleň tak, aby po realizácii stavby boli v maximálnej možnej miere kompenzované úbytky na biotopoch a drevinách, tzn. po realizácii stavby príľahlé územie v maximálnej možnej miere uviesť do stavu pred realizáciou.
- 6) Vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normami STN 83 7010 Ochrana prírody.

O D Ť V O D N E N I E

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava, predložil 03. 02. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti **„Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“** vypracované podľa prílohy č. 8a zákona.

Zmena navrhovanej činnosti uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré MŽP SR vykonalo podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, okrem osobitosti konania ustanovených v § 20 a 20a) zákona. Správne konanie vo veci zistenia, či zmena navrhovanej činnosti podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením oznámenia na MŽP SR dňa 03. 02. 2016.

MŽP SR listom č. 3751/2016-3.4/ml z 08. 02. 2016 v rámci zisťovacieho konania, podľa § 29 ods. 6 zákona, zaslalo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti povolujúcemu orgánu, dotknutému orgánu, rezortnému orgánu a dotknutej obci a zároveň ho zverejnilo na svojom webovom sídle

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r7-bratislava-prievoz-bratislava-ketelec>

MŽP SR podľa § 29 ods. 3 zákona pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 a zároveň prihliadalo aj na stanoviska predložené k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 9 zákona.

Stanoviská predložené podľa § 29 ods. 9 zákona a ich vyhodnotenie

V zákonom stanovenom termíne podľa § 29 ods. 9 zákona sa k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyjadrili tieto subjekty:

(predložené stanoviska sú uvedené v skrátenom znení, vyhodnotenie akceptovania požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk je kvôli prehľadnosti uvedené pri jednotlivých požiadavkách kurzívou)

Hlavné mesto SR Bratislava (list zo dňa 22.02.2016)

- Z hľadiska územného plánovania – berie na vedomie
- Z hľadiska dopravného inžinierstva – berie na vedomie
- Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – súhlasí

Vyjadrenie

Berie sa na vedomie.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, útvar vedúceho hygienika rezortu (list zo dňa 26.02.2016)

Súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti.

Upozorňuje, že vzhľadom na predpokladané hlukové pomery požaduje, aby stavebník a prevádzkovateľ predložil orgánu verejného zdravotníctva na posúdenie z hľadiska vplyvu na zdravie pred kolaudáciou hodnotenie akustických pomerov.

Vyjadrenie

Akceptuje sa.

Združenie domových samospráv, Bratislava, Marcel Slávik, predseda Združenia domových samospráv (list z 28. 09. 2015)

uvádza, že „Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle § 82 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a tvorby krajiny a v zmysle § 24 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka výrubového konania“.

Dáva na vedomie, kde sa nachádzajú stanovky združenia v elektronickej podobe na prehliadanie a na stiahnutie.

Ďalej pripomína, že „Združenie domových samospráv zároveň v zmysle § 34 ods. 2 a § 59 ods. 1 písm. c zákona č. 50 1978 Zb. (stavebný zákon) je účastníkom územného konania o umiestnení predmetnej stavby a stavebného konania o povolení predmetnej stavby“.

K zmene navrhovanej činnosti predkladá nasledujúce stanovisko:

1.Žiada dodržať ustanovenia zákona č. 364/ 2004 Z. z. o vodách (vodný zákon).

Vyjadrenie

Akceptuje sa. V rámci realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti sa musia dodržať príslušné ustanovenia všetkých súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov nielen zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.

2.Žiada dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.

Vyjadrenie

Akceptuje sa. Požiadavka je zákonnou povinnosťou navrhovateľa vyplývajúca zo všeobecne záväzných právnych predpisov prípade ich nedodržiavania by nebolo možné navrhovanú činnosť povoliť ani prevádzkovať.

3.Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.

Vyjadrenie

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti je požiadavka akceptovateľná. Dostatočné poznanie a preskúmanie geologických a hydrogeologických pomerov je základnou podmienkou akejkoľvek stavebnej činnosti. Bez riadneho poznania geologických a hydrogeologických pomerov dotknutého územia je stavebná činnosť priam nemysliteľná. O geologických a hydrogeologických pomeroch dotknutého územia sú k dispozícii dostatočné podklady. Navrhovaná činnosť bola navyše posúdená i z hľadiska geologických a hydrogeologických pomerov a následne riadne povolená. Predmetná stavba R7 Prievoz - Ketelec má vydané právoplatné územné rozhodnutie č. OU-BA-OVBP2-2014/ 75043/ZAD zo dňa 23.10.2014, podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon).

4. Žiada vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normami STN 83 7010 Ochrana prírody.

Vyjadrenie

Akceptuje sa. Dotknutú lokalitu tvorí územie porastené drevinami. Starostlivosť o vysadenú drevinú vegetáciu bude vykonávaná v súlade s STN 83 7010 Ochrana prírody.

5. Žiada definovať najbližšiu existujúcu obytnú event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptyľové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.

Vyjadrenie

Akceptuje sa. Uvedená problematika je uvedená priamo v Oznámení o zmenene, je podrobne popísaná a taktiež uvedená v opatreniach v Oznámení o zmene. Požadované štúdie budú vypracované podľa príslušných ustanovení zákonov a vyhlášok v ďalšom povoľovacom konaní.

6. Žiada riešiť cestnú zeleň tak, aby po realizácii stavby boli v maximálnej možnej miere kompenzované úbytky na biotopoch a drevinách, t.j. po realizácii stavby príslušné územie v maximálnej možnej miere uviesť do stavu pred realizáciou.

Vyjadrenie

Akceptuje sa.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP (list č. z 01.03.2016)

Požaduje dodržiavanie zákonov, zvlášť pri výrube stromov.

Netrvá na ďalšom posudzovaní podľa zákona.

Vyjadrenie

Berie sa na vedomie.

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

Vyhodnotenie použitia kritérií pre zisťovacie konanie

Povaha a rozsah zmeny navrhovanej činnosti

Súčasný stav

V súčasnosti je v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz doprava vedená po existujúcej ceste I/63 (Slovnaftská ul.), ktorá svojím stavom a technickými parametrami už nevyhovuje súčasnému dopravnému zaťaženiu. Prejazd tranzitnej dopravy najmä po ceste I/63 má veľmi negatívny dopad na životné prostredie a ohrozuje bezpečnosť obyvateľov pozdĺž tejto silne zaťaženej cesty. Jedná sa predovšetkým o MČ Bratislava Podunajské Biskupice, kde sa najviac prejavujú negatívne účinky z hluku, exhalátov a vibrácií.

Ako bola navrhovaná činnosť posúdená

Pôvodne celá stavba bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na základe správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz“, ktorú vypracoval vo februári 2012 Ekojet, s.r.o. Bratislava. V správe bolo posudzovaných 5 variantov.

Proces EIA bol ukončený vydaním záverečného stanoviska MŽP SR č. 2303/13-3.4/ml. zo dňa 18.11.2013. V súlade so záverečným stanoviskom MŽP SR a v súlade s požiadavkou

investora sa následne, v stupni DÚR/ DSZ riešil stanoviskom **odporúčaný variant A2**, s podmienkami splnenia opatrení uvedených v bode VI.3 záverečného stanoviska.

Dokumentácia pre územné rozhodnutie bola vyhotovená Skupinou dodávateľov R-PROJECT & UNITEF R7 v septembri 2014.

Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky vydal v procese stavebného povoľovania podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb. územné rozhodnutie o umiestnení stavby „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ dňa 23.10.2014, pod číslom OU-BA-OVBP2-2014/75043/ZAD. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 2.1.2015.

POPIS ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

V riešení posudzovanom správou o hodnotení bola rýchlostná cesta vo variante A2 navrhnutá podľa normy STN 73 6101 ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia, kategórie R 24,5, s návrhovou rýchlosťou 120 km/hod. Smerové vedenie rýchlostnej cesty bolo vedené približne v koridore rezervovanom pre komunikáciu v zmysle ÚP Bratislava. Snahou bolo pri tomto variante v maximálnej možnej miere využiť jestvujúce voľné plochy a nezasahovať do obytných častí.

Vybrané základné technické údaje stavby podľa dokumentácie EIA (variant A2)

Celková dĺžka trasy: 6,949 km

Počet križovatiek (MÚK): 2 (MÚK Slovnaftská a MÚK Ketelec)

Počet mostov: 10

Kubatúra výkopov: 0 m³

Kubatúra násypov: 566 000 m³

Prebytok ornice: 47 000 m³

Asanácia objektov: 24

Trvalé zábery pôdy: 52,4 ha, z toho poľnohosp. pôda: 47,0 ha, lesná pôda: 5,4 ha

Dočasné zábery pôdy: 18,4 ha

Ostatná plocha: 3,4 ha

Protihlukové steny - dĺžka: 4 615 m

V rámci spracovania DÚR a následne aj DSP došlo k zmenám, ktoré vyplynuli najmä z podmienok záverečného stanoviska MŽP SR, požiadaviek NDS, požiadaviek dotknutých orgánov a organizácií, požiadaviek správcov sietí, spresnenia geodetických podkladov, výsledkov dopravnoinžinierskeho prieskumu, inžinierskogeologického prieskumu, aktualizácie hlukovej štúdie, spresnenia a optimalizácie technického riešenia. Okrem toho došlo k doplneniu dokumentácie objektov, ktoré neboli v technickej štúdii, ktorá bola podkladom pre správu o hodnotení.

Zmeny navrhovanej činnosti zahŕňajú zmeny v nasledovných súboroch objektov:

Zmena kategórie rýchlostnej cesty

Zmena kategórie z pôvodnej R 24,5 s návrhovou rýchlosťou 120 km/h na R 24,5/80 v km 0,000 – 1,100, R 31,5/80 v km 1,100 – 2,000 a R 31,5/100 v km 2,000 – 6,318 bola vyvolaná smerovým vedením a aktualizáciou dopravno - inžinierskych podkladov, tak aby vyhovovala požiadavkám STN 73 6101.

Zmena šírkového usporiadanie od km 1,100 zo štvorpruhu na šesťpruh sa negatívne prejavuje v zvýšení nárokov na záber pôdy a potreby výrubov drevín v hraniciach trvalého a dočasného záberu. Zároveň sa však týmto riešením zvýši komfort cestujúcich, zlepši sa plynulosť premávky, skráti sa jazdné časy, čo bude mať za následok zníženie emisného zaťaženia okolia cestnej komunikácie.

Zníženie návrhovej rýchlosti bude mať pozitívny dopad na zníženie hlukovej záťaže územia.

Zmeny smerového vedenia

Zmeny oproti riešeniu variantu A2 posúdeného v rámci EIA sú minimálne. V rámci DÚR došlo k posunu R7 v km 2,0 až 4,0 o 10-15 m od oplotenia Slovnaftu. Predmetnú zmenu v danom území možno z hľadiska vplyvu na životné prostredie hodnotiť ako nevýznamnú.

Zmena MÚK Slovnaftská

V stupni DÚR došlo k zmene tvaru križovatky v napojení na SO 104-00, kde sa mierne posunuli vetvy MÚK Slovnaftská. Križovatka v napojení na Slovnaftskú ul. sa z pôvodne svetelne riadenej zmenila na turbo-okružnú križovatku z dôvodu priameho napojenia 5. vetvy z kontajnerovej prepravy (Lúčna ul.). Rovnako sa zmenila aj druhá súvisiaca križovatka v napojení R7 na Slovnaftskú ul. na turbookružnú križovatku. V stupni DSP došlo už iba k úprave smerového a výškového vedenia vetiev pri odbočení a pripojení z rýchlostnej cesty R7 a k úprave šírkového usporiadania v turbo okružnej križovatke. Zmenou tvaru križovatky dochádza k mierne zvýšeným nárokom na záber pôdy. Zmenou sa však dosahuje podstatne lepšie dopravné obsluženie územia. V úplnej MÚK je riešené napojenie rýchlostnej cesty R7 na miestnu zbernú komunikáciu Prístavná – Slovnaftská. V smere od Bajkalskej ulice do prístavu a z prístavu smerom na Šamorín je riešená 3-ramenná turbo okružná križovatka. V smere od Šamorína a zo Slovnaftskej smerom na Bajkalskú ulicu je riešená 5-ramenná turbo okružná križovatka, ktorá rieši nielen napojenie rýchlostnej cesty, ale aj ďalšie napojenia z rozvojového územia Dunajské predmestie a z územia okolo terminálu kontajnerovej dopravy. Na vetvách križovatky budú podľa výsledkov hlukovej štúdie vybudované protihlukové steny na akustickú ochranu okolitého územia.

Doplnenie MÚK Vlčie hrdlo

V súlade s podmienkou záverečného stanoviska MŽP SR, bod 56, bola v km 3,325 navrhnutá výhľadová MÚK Vlčie hrdlo na trase R7. Križovatka bude zabezpečovať dopravné napojenie plánovanej stavby „Nového prístavu“ na R7 vo všetkých smeroch. Navrhovaná MÚK nie je súčasťou stavby R7, projektová dokumentácia definovala len územnú rezervu pre túto križovatku.

Zmeny v mostoch

Najpodstatnejšou zmenou z hľadiska životného prostredia je zmena šírky viacúčelového mostu nad R7 v km 5,450 - ekoduktu (210-00). Z dôvodu pridania poľnej cesty na most sa účel mosta rozšíril, aby mohol byť využívaný aj poľnohospodármi. Šírka mosta je 61 m. V rámci stavby sú riešené vegetačné úpravy, ktorých účelom je navádzať migrujúcu zver na most.

Okrem toho došlo k doplneniu mostov:

- 204-00 Most na R7 nad produktovodom v km 1,997 R7, dĺ. 6,9 m
- 206-00 Most na R7 nad miestnou komunikáciou v km 3,325 R7, dĺ. 14,3 m
- 208-00 Potrubný most nad R7 v km 3,938 R7, dĺ. 48 m
- 214-00 Most na miestnej komunikácii nad produktovodom v km 0,370 MK, dĺ. 6,9 m
- 215-00 Most na miestnej komunikácii nad horúčovodom v km 0,770 MK, dĺ. 5,4 m
- 216-00 Most na preložke vetvy MÚK Prievoz Prístavná - OK Prístavný most
- 221-00 Kolektor pre podzemné IS Slovnaft, a.s. v km 3,802 R7, dĺ. 66 m
- 222-00 Kolektor pre podzemné IS Slovnaft, a.s. v km 3,950 R7, dĺ. 58 m

Doplnenie mostov vyplynulo z požiadaviek Slovnaftu, záverečného stanoviska MŽP SR, či zistením nových skutočností súvisiacich s geodetickým zameraním.

Pri ostatných mostoch došlo k menším predĺženiam alebo skráteniam alebo k zmenám konštrukcie mostov, v súvislosti so spresnením technického riešenia.

Zmeny a doplnenie objektov preložiek ciest a rekonštrukcií ciest

Zväčšenie či zmenšenie rozsahu objektov súvisí so spresnením geodetických podkladov alebo požiadavkami dotknutých organizácií.

Oproti EIA došlo z dôvodu potreby zachovania dopravného napojenia alebo dôvodu spresnenia postupu výstavby a potreby odkloniť dopravu na obchádzkovú trasu počas výstavby, k doplneniu objektov:

- 120-00 Účelová komunikácia pre ČSPH Jurki
- 107-00 Miestna obslužná komunikácia pre objekt ŽSR Panonia, dĺ. 276m
- 112-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie - Lúčnej ulice, dĺ. 174m
- 114-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie v km 1,610 – 2,480 R7, dĺ. 846m
- 116-00 Poľná cesta v km 5,450 R7, dĺ. 200m
- 801-00 Obchádzka na Slovnaftskej ulici, dĺ. 400m
- 802-00 Obchádzka na miestnej komunikácii pre Prístav, dĺ.155m

803-00 Obchádzka na miestnej komunikácii v km 4,300 R7, dĺ.172m

- 813-00 Úprava krytu vozoviek na existujúcich miestnych komunikáciách, dĺ. 11 830m

Zmeny technického riešenia oproti posúdeniu v rámci správy o hodnotení nie sú z pohľadu životného prostredia významné.

Zmeny v preložkách inžinierskych sietí a v objektoch preložiek a úprav železničných tratí

Oproti správe o hodnotení bol v priebehu spracovania DÚR aktualizovaný rozsah preložiek inžinierskych sietí a železničných tratí, ktorý vyplýval z podrobného geodetického zamerania existujúceho stavu s overenými inžinierskymi sieťami, potrebou zapracovania pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov sietí a spresnenia technického riešenia preložiek z dôvodu potreby ich skoordínovania s ostatnými objektmi stavby. V rámci DSP došlo k miernym úpravám trasy a k spresneniu technického riešenia.

Navrhnuté preložky inžinierskych sietí a nové inžinierske siete sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú jej neoddeliteľnou súčasťou. Navrhované zmeny predstavujú riešenie s nepatrným, až žiadnym účinkom na životné prostredie a zdravie ľudí. Predmetné zmeny nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiaми ani s územiaми sústavy NATURA 2000, s výnimkou objektu 701-00 Preložka VTL plynovodu DN 500 v km 0,200 – 4,480. Zmena súvisí so stranovým posunom preložky miestnej obslužnej komunikácie v km 4,270 - 4,510 (SO 115-00) v mieste križovania s R7, kde plynovod nebolo možné umiestniť na stranu k Slovnaftu a.s. a musela byť realizovaná na opačnej strane, čo znamená zásah do okrajovej časti územia európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy. Vzhľadom na charakter biotopu v dotknutom území možno zásah do biotopu hodnotiť ako nevýznamný.

Úpravy železničnej trate v žkm 1,561 - 1,637 (SO 151-02) súvisia s výstavbou mosta SO 213-00 a spočívajú v úprave železničného zvršku a železničného spodku vlečky v 1,561 - 1,637. Predmetné zmeny nie sú v kolízii s územiaми sústavy NATURA 2000 a ich vplyv na životné prostredie je zanedbateľný.

Doplnenie oporných múrov

V správe o hodnotení neboli oporné múry bližšie určené. V rámci DÚR bol navrhnutý oporný múr v km 0,900-1,090 R7 vpravo (SO 231-00), z dôvodu aby teleso rýchlostnej cesty nepresypalo preložku VTL potrubia plynovodu. V rámci DSP došlo k zmene dĺžky múra na 208 m. Múr plynule nadväzuje na koncoch na opory mostov SO 202-00 a 203-00. Jeho výška je premenlivá, s maximom 10,5 m. Oporný múr je navrhnutý ako zvislý z prefabrikovaných dielcov z pohľadového betónu.

V rámci spracovania DSP bol pridaný nový stavebný objekt 232-00 Oporný múr na preložke vetvy MÚK Prievoz Prístavná – OK Prístavný most. Dôvodom zmeny bola požiadavka SP na mimoúrovňové prepojenie Prístavná ul. – OK v MÚK Prievoz.

Objekty oporných múrov nepredstavujú významnú zmenu z hľadiska životného prostredia, objekt 231-00 znamená nižší nárok na záber pôdy.

Zmeny v protihlukových opatreniach

V priebehu spracovania DÚR sa aktualizoval rozsah protihlukových opatrení na základe hlukovej štúdie, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu i plánovanú (Dunajské predmestie) zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V rámci DSP došlo iba k malým úpravám PHS, na základe aktualizácie hlukovej štúdie. Celkovo sa zväčšil rozsah protihlukových stien z 4 615 m (EIA) na 8 368,8 m (z toho 281,5 m protipohľadová clona a 3 335 m združená clona Slovnaft).

Zmeny možno hodnotiť ako pozitívne, ich realizáciou dôjde k účinnejšej ochrane okolitého územia pred hlukom.

Zmeny v demoláciách

Oproti správe o hodnotení (EIA) bol v priebehu spracovania DÚR/DSP počet demolácií zvýšený z 24 na 87. Dôvodom bolo podrobné geodetické zameranie existujúceho stavu a spresnenie technického riešenia stavebných objektov. V rámci spracovania DSP bolo upustené od demolácie ČSPH Jurki v km 0.150 MK Prístavná (060-01), vzhľadom na požiadavku územného rozhodnutia na zachovanie tejto čerpacej stanice.

Zmenu možno klasifikovať ako významnú, z hľadiska realizácie stavby sú však demolácie objektov nachádzajúcich sa v rámci trvalého záberu nevyhnutnosťou. Zmiernenie vplyvu je možné adekvátnou náhradou strát v zmysle platných právnych predpisov (vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), v úzkej súčinnosti investora stavby a dotknutých občanov.

Nepriamym vplyvom zmeny je zvýšenie množstva odpadu vznikajúceho pri demoláciách.

PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Výstavba rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz - Bratislava Ketelec organicky nadväzuje na výstavbu ďalšieho úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec - Dunajská Lužná. Príprava tohto úseku prebieha v súlade s právoplatným územným rozhodnutím vydaným Okresným úradom Bratislava pod č. OU-BA-OVBP2-2014/22061-KOL (06/2014).

Križovatka Ketelec zabezpečuje križovanie rýchlostnej cesty R7 s diaľnicou D4. Na súvisiaci úsek - Diaľnica D4 Bratislava Jarovce - Ivanka sever je vydané právoplatné územné rozhodnutie č. OU-BA-OVBP2-2014/ 58427/KAZ zo dňa 29.10.2014.

VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV

VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Zvlášť citlivou otázkou vo vzťahu k obyvateľstvu je zásah do obytnej a rekreačnej zóny v lokalite Malé Pálenisko. Demolácia objektov umiestnených v trvalom, či dočasnom zábere budúcej stavby je nevyhnutnou podmienkou pre začatie stavby je. Z celkového počtu 87 demolácií dôjde k asanácii 76 záhradných chatiek a domov a 6 rodinných domov (z toho 2

rozostavaných), nachádzajúcich sa najmä v záhradkárskych osadách v km 0,550 až 0,930, v km 1,300 až 1,400, v km 2,850 až 3,100 R7.

Zmiernenie tohto vplyvu je možné adekvátnou náhradou strát, zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva. Náhrady za majetkové ujmy sa budú riešiť v zmysle platných právnych predpisov (vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby a dotknutých občanov.

V rámci opatrení teda pôjde o:

- finančné odškodnenie za asanáciu rodinných domov
- finančné odškodnenie za asanáciu záhradných objektov
- finančné odškodnenie za záber záhrad a iných pozemkov.

V porovnaní so správou o hodnotení došlo k navýšeniu počtu demolácií (správa o hodnotení uvádzala vo variante A2 24 objektov). Treba však uviesť, že toto zvýšenie nesúvisí iba so zmenou navrhovanej činnosti, ale aj so spresnením vstupných údajov - podrobným geodetickým zameraním existujúceho stavu pri vypracovaní DÚR a spresnením technického riešenia stavebných objektov.

Počas prevádzky

Prevádzka rýchlostnej cesty bude pôsobiť na obyvateľstvo v jej okolí týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom.

Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia.

Rámec **prípustných hodnôt hluku** vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.

Pre obdobie prevádzky bolo podľa výsledkov hlukovej štúdie zistené prekročenie prípustných hodnôt hluku v obytnom území v okolí navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R7, na základe čoho boli navrhnuté opatrenia vo forme protihlukových stien. Po ich vybudovaní k prekročeniu prípustných hodnôt hluku v obytnom území nedôjde.

V porovnaní s technickým riešením posudzovaným správou o hodnotení došlo k zväčšeniu rozsahu protihlukových stien z 4 615 m (EIA) na 8 368,8 m a 50 408 m², z toho 281,5 m a 1 376 m² protipohľadová clona 3 335 m a 16 657 m² združená clona Slovnaft.

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia z dopravy v okolí rýchlostnej cesty po jej uvedení do prevádzky bola vypracovaná rozptylová (exhalačná) štúdia (*príloha 5 Oznámenia o zmene*). Z jej výsledkov vyplýva, že obyvateľstvo v okolí rýchlostnej cesty R7 nebude ovplyvňované nadmernými imisiami z dopravy. Koncentrácie príspevkov znečisťujúcich látok sú pod platnými hygienickými limitmi. Výsledky sú prezentované jednak pri spoločnom, kumulovanom pôsobení rýchlostnej cesty R7 a diaľnic D1 a D4 a jednak ako príspevok samotnej rýchlostnej cesty R7.

Z výsledkov vyplýva, že v priestore križovatky Prievoz dochádza v roku 2020 pri nepriaznivých rozptylových podmienkach k miernemu prekročeniu krátkodobých aj priemerných imisných limitov NO₂, tento stav je však dôsledkom dopravy na diaľnici D1.

Prekročenie sa týka iba samotného telesa cestnej komunikácie a jeho bezprostredného okolia, do vzdialenosti niekoľko desiatok metrov. Vo vzdialenosti 30 - 50 m od okraja diaľnice k prekročeniu limitnej hodnoty už nedochádza.

Príspevky ku koncentráciám ostatných znečisťujúcich látok sú podlimitné. Oxid uhoľnatý je z hľadiska dodržiavania imisných limitov bezproblémovou látkou, nakoľko koncentrácie CO sa pohybujú zhruba na rovnakej úrovni ako pri NO₂, avšak limit pre CO je o dva rády vyšší (10 000 µg/m³). Koncentrácie CO dosahujú v roku 2020 max. 1,5 % limitnej hodnoty a v roku 2030 max. 0,7 % limitnej hodnoty.

Vypočítané 24 hodinové koncentrácie PM₁₀ dosiahli pri kumulovanom stave v roku 2020 hodnoty na úrovni 45 % limitu a priemerné ročné koncentrácie 10,7 % limitu. Limitná hodnota by nemala byť prekročená ani po započítaní hodnoty pozadia, ktorá pre ročnú koncentráciu PM₁₀ dosahuje 22 - 34 µg/m³.

Príspevky k znečisteniu ovzdušia od samotnej rýchlostnej cesty R7 sú podstatne nižšie, u všetkých sledovaných znečisťujúcich látok sú podlimitné. Znamená to, že obyvateľstvo v okolí rýchlostnej cesty R7 nebude ovplyvňované nadmernými imisiami z dopravy.

Vo výpočte sa prejavil vplyv postupného zlepšovania vozového parku medzi rokmi 2020 a 2030, ktorý sa odráža na znižovaní emisných faktorov motorových vozidiel. Výsledkom je skutočnosť, že napriek nárastu intenzity dopravy medzi sledovanými rokmi dochádza k poklesu koncentrácií znečisťujúcich látok. V roku 2030 tak nedochádza k prekročeniu limitnej hodnoty pri žiadnej zo znečisťujúcich látok ani pri kumulovanom pôsobení ostatných rozhodujúcich líniových zdrojov.

Z uvedeného vyplýva že výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec nebude mať negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva v okolí dopravnej trasy.

VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu a z popisu technického riešenia je zrejmé, že vzhľadom na rovinatý reliéf sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie a reliéf.

Rýchlostná cesta je riešená na mostoch a násypoch, čo vyvoláva nároky na vhodný materiál. Výkopové práce nedokážu pokryť potreby materiálu do násypov a vzniká tak deficit materiálov. Potreba získania vhodných materiálov do násypov bude riešená komplexne v rámci pripravovanej investície D4/R7.

V rámci stavby sa výkopom získa 492 215 m³ zeminy, z toho 75 700 m³ je zemina nevhodná na použitie do násypu. Pre celkový násyp je potrebných 688 387 m³ zeminy. Vzhľadom na uvedené bude potrebné do násypu zemného telesa doviesť 271 872 m³ zeminy.

V dôsledku spresnenia technického riešenia došlo k zmene údajov o bilancii materiálov uvádzaných správou o hodnotení, ktorá pre variant A2 uvádzala kubatúru násypov 566 000 m³ a kubatúru výkopov 0, čiže možno konštatovať, že celkový nárok materiálov do násypov sa zmenšil.

VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O).

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

Pre oblasť cestnej dopravy sú to:

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

Uvedené opatrenia bude potrebné zvážiť v etape ďalšej prípravy stavby a následnej prevádzke.

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

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

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

Podrobnejšiemu vyhodnoteniu stavby vo vzťahu k rizikám klimatických zmien sa venuje príloha č. 7. Oznámenia o zmene.

VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasi trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok.

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhl'ovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý bude znamenať významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhl'ovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky rýchlostnej cesty nemali v budúcnosti narastať.

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

VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Pri výstavbe rýchlostnej cesty bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných vôd, hlavne

zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do podzemných vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska.

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

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

Vplyv prevádzky na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Rýchlostná cesta bude odkanalizovaná, spôsob jej odvodnenia je navrhovaný priamo do vsakovacích jazierok a postranných vsakovacích priekop, na dne ktorých bude filtračná geotextília, ktorá bude zabezpečovať čistenie vôd pred ich infiltráciou do podzemných vôd. Jedná sa o optimálne riešenie z hľadiska ochrany kvality a kvantity podzemných vôd. Vzhľadom na uvedený spôsob odvodnenia rýchlostnej cesty, povrchové vody nebudú jej prevádzkou dotknuté.

Vodárenské zdroje

V trase rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz - Bratislava Ketelec ani jej okolí sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.

Vodohospodárske oblasti

Rýchlostná cesta od preklenutia Malého Dunaja v km 1,5 leží v chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov, preto je potrebné zabezpečiť všestrannú ochranu povrchových a podzemných vôd v zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov. Povrchové vody nebudú prevádzkou rýchlostnej cesty dotknuté. Ochrana kvality podzemných vôd bude zabezpečená čistením vôd z povrchového odtoku pred ich odvedením do vsakovacích systémov v odlučovačoch ropných látok. Celkovo bude v úseku inštalovaných 10 ORL. Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na povrchové a podzemné vody nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

Posúdenie stavby podľa čl. 4.7 Rámcovej smernice o vodách je obsahom prílohy č. 6. Oznámenia o zmene.

VPLYVY NA PÔDU

Najvýznamnejším vplyvom na pôdu je jej trvalý záber. Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Odhumusovaním trvalých a dočasných záberov stavby sa získa 99 091 m³ humusu. Na spätné zahumusovanie sa použije 51 111 m³ humusu. Prebytok humusu v objeme 47 980 m³ sa uloží na plochy určené orgánom ochrany pôdy v rámci príslušného katastrálneho územia.

VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

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

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín),

- sekundárne pôsobiace *počas výstavby aj počas prevádzky* (usmrčovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.),
- terciárne pôsobiace *počas prevádzky* (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne prístupných oblastiach).

Z vplyvov **na vegetáciu** je najvýznamnejším výrub drevín, ktoré sa nachádzajú v rozsahu trvalého a dočasného záberu pôdy a ktoré bude potrebné v rámci prípravy územia pre výstavbu odstrániť. S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Žiadosť o súhlas na výrub drevín je potrebné podať na všetky dreviny s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm (§ 47, ods. 4 a) a 80 cm (§ 47, ods. 4c), s výnimkou inváznych druhov a na všetky dreviny rastúce na území s druhým stupňom ochrany.

Súčasťou vypracovanej DSP je Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les na plochách, na ktorých bude realizovaná výstavba rýchlostnej cesty (Zvëdelík, 11/2015).

Správa o hodnotení uvádzala pre variant A2 odhad cca 950 ks drevín. Výrazná zmena v počte vyrúbaných drevín nie je spôsobená zmenou technického riešenia, ale vyšším stupňom dokumentácie, kde bol počet nevyhnutných výrubov spresnený na základe geodetického zamerania a podrobného dendrologického prieskumu.

Trasa R7 prechádza väčšinou ruderalizovanými plochami s výskytom nepôvodných druhov a hojným výskytom inváznych druhov, záhradami a poľnohospodárskou pôdou, t.j. biotopmi **X3 Nitrofilná ruderálna vegetácia mimo sídiel, X4 Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídiel, X7 Intenzívne obhospodarované polia, X8 Porasty inváznych neofytov.**

Z aktuálneho prieskumu biotopov realizovaného v rámci DSP (Zvëdelík, Kubalová, 11/2015) vyplýva, že **v dotknutom území sa nenachádzajú biotopy európskeho významu alebo biotopy národného významu** v zmysle smernice o biotopoch, mapované spôsobom podľa Metodiky mapovania nelesných biotopov (ŠOP SR, 01/2014) a metodického pokynu Mapovania lesných biotopov (ŠOP SR, 06/2013). Podrobnejšia analýza sa nachádza v kapitole III.6.1.6. Oznámenia o zmene.

VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Rýchlostná cesta je smerovo navrhnutá tak, aby čo najviac rešpektovala štruktúru sídla a minimalizovala zásahy do chránených území. Predmetné územie je už v súčasnosti výrazne urbanizované a nová dopravná stavba v ňom nebude pôsobiť významne rušivo. V severnej časti trasy budú dominantnými novými prvkami MÚK Slovnafťská a estakáda Malé Pálenisko ponad Malý Dunaj. Najmenej rušivo bude pôsobiť vedenie rýchlostnej cesty pozdĺž západného okraja podniku Slovnafť, a.s. Územie v tejto časti je značne antropicky narušené, nemá žiadnu krajinársku a scenerickú hodnotu a výstavba rýchlostnej cesty v tomto úseku môže skôr zlepšiť jeho estetickú hodnotu.

Významnejším zásahom do súčasnej štruktúry krajiny bude trasovanie rýchlostnej cesty medzi areálom Slovnafť a.s. a MÚK Ketelec. Vzhľadom na prevažujúce plochy poľnohospodárskej krajiny a menších lesných plôch, tu bude rýchlostná cesta novým prvkom v krajine. Vplyv na krajinný ráz zmierňuje výškové vedenie rýchlostnej cesty, ktorá je tu vedená v úrovni terénu.

Začlenenie rýchlostnej cesty i ostatných cestných objektov do krajiny bude spočívať predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné i

životné prostredie (zachytávanie exhalátov a čiastočne aj hluku). Na násypových svahoch telesa rýchlostnej cesty, v priestoroch vetiev križovatiek, budú riešené zahustené kríkové výsadby a skupinovú výsadbu rôznych druhov stromov tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrú výškovou a farebnou štruktúrou. Zároveň v mieste migrácie zveri v rámci navrhovaného ekoduktu bude riešená vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri ponad rýchlostnú cestu. Uvedené opatrenia zmiernia vizuálnu exponovanosť a prispejú k začleneniu stavby do krajiny.

Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné okrem vegetačných úprav zmierniť aj atraktívnym architektonickým riešením. Kvalitné výtvarné riešenie rýchlostnej cesty a zariadení na nej umiestnených, môže pozitívne ovplyvniť estetickú hodnotu okolitej krajiny a preto bude potrebné tvarovému, farebnému a materiálovému riešeniu jednotlivých prvkov rýchlostnej cesty a doplnkových zariadení venovať náležitú pozornosť.

Oproti pôvodne posúdenému riešeniu nedôjde prakticky k žiadnym zmenám, menšie zmeny smerového vedenia nemajú vplyv na celkový obraz v krajine, resp. na funkčnú štruktúru.

VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Národná sieť chránených území

V trase stavby sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete chránených území. Vplyv na územia nachádzajúce sa v okolí stavby je totožný ako pri nasledujúcom popise vplyvov na územia sústavy NATURA 2000, nakoľko tieto sa s územiaми národnej sústavy zhodujú územne, aj z hľadiska predmetov ochrany.

NATURA 2000

Trasa rýchlostnej cesty na krátkom úseku **zasahuje do územia európskeho významu Biskupické luhy (SKUEV0295)** v úseku 4,36 – 4,55 km, v dĺžke cca 190 m. Trasa zasahuje len do okrajovej časti ÚEV, ktorá je situovaná pri oplotení areálu Slovnafu a prechádza ňou spevnená cesta pozdĺž trasy VN vedenia.

Trasa rýchlostnej cesty v km 4,40 – 4,80 prechádza vo vzdialenosti zhruba 30 m od **chráneného vtáčieho územia Dunajské luhy (SKCHVU007)**.

Vplyvy stavby na dotknuté lokality sústavy NATURA 2000 boli vyhodnotené v štúdiu „Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy NATURA 2000“ (EKOJET, s.r.o., 2013). Podľa výsledkov hodnotenia výstavba rýchlostnej cesty redukuje plochu biotopu Ls1.2 – 91F0, čo má mierny vplyv na predmet ochrany ÚEV Biskupické luhy. Redukcia plochy biotopu, populácií druhov, ako aj biodiverzity územia, je však málo významná. Rovnako plnenie cieľov ochrany územia nebude významne narušené a činnosť nespôsobí zhoršovanie stavu predmetu ochrany. Výstavba je situovaná do okrajovej časti územia európskeho významu, mimo jeho jadrových častí, resp. zásahy do biotopov a prirodzeného vývoja druhov sú okrajové. Ovplyvnené nie sú zvlášť kvalitné, či jedinečné výskyty druhov alebo biotopov, ktoré by predstavovali ohrozené alebo zanikajúce populácie alebo biotopy. Stav ochrany atakovaných biotopov sa z hľadiska priaznivosti nezmení.

V rámci nepriamo dotknutého územia sa neočakáva významné narušenie ekologických nárokov dotknutého predmetu ochrany CHVÚ Dunajské luhy. Z hľadiska celistvosti je predpoklad udržania kvality predmetnej lokality NATURA 2000. Z hľadiska naplňovania ekologických funkcií a obnovných schopností vo vzťahu k predmetu ochrany budú druhy a ich biotopy naďalej schopné fungovať spôsobom, ktorý je reprezentovaný aj v súčasnosti.

Plánovaná trasa rýchlostnej cesty R7 zasahuje len do okrajovej časti - výbežku územia európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy, ktorá je situovaná pri oplotení areálu Slovnafu a prechádza ňou spevnená cesta pozdĺž trasy vysokonapäťového elektrického vedenia. Podľa inventarizácie biotopov (S. Kubalová, 11/2015) časť biotopu, ktorým bude prechádzať teleso rýchlostnej cesty, je narušená do tej miery, že ho možno považovať za zmenený les a neklasifikovať ho ako biotop európskeho významu.

Zmenou navrhovanej činnosti sa charakter a význam vplyvu na územia NATURA 2000 oproti stavu, ktorý bol posúdený správou o hodnotení v roku 2013 nemení.

Uvedené územia sústavy NATURA 2000 budú podstatnejšie výraznejšie zasiahnuté výstavbou súvisiacej stavby – diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever. Vzhľadom na celistvosť dotknutých chránených území boli zmierňujúce opatrenia navrhované v rámci rýchlostnej cesty R7 pričlenené do súboru kompenzačných opatrení, ktoré budú realizované v rámci výstavby diaľnice D4. Okrem opatrení charakteru zalesňovania, či vytvorenia prírodných lúčnych porastov, bude najvýznamnejším opatrením sprietočnenie Biskupického ramena.

VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Trasa rýchlostnej cesty R7 prekonáva v km cca 1,54 hydrický biokoridor Malý Dunaj s nadregionálnym významom v silne urbanizovanom prostredí, v susedstve nákladného prístavu, súbežne s existujúcim premostením rieky železničnou vlečkou. Na premostenie Malého Dunaja je navrhovaná v km 1,1 - 1,9 estakáda Malé Pálenisko (SO 203-00), ktorá je z dôvodu križovania výhľadovej vlečky do plánovaného nového prístavu výškovo vedená 6,0 až 12,5 m nad povrchom terénu. Parametre mostu zaručujú, že funkcie biokoridoru zostanú zachované.

Rýchlostná cesta R7 prechádza cca v km 4,50 – 6,30 trasy vo vzdialenosti cca 30 – 90 m od hranice nadregionálneho biocentra Biskupické luhy. V tomto priestore sú okrajové časti biocentra významne ovplyvnené súčasnou činnosťou (priemyselné areály, dopravné plochy, divoké skládky odpadu, kontakt s miestnou účelovou komunikáciou do spaľovne. Významný vplyv výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na tento prvok ÚSES sa neočakáva.

Oproti pôvodne posúdenému riešeniu variantu A2 nedôjde z hľadiska vplyvov na prvky ÚSES k žiadnym zmenám.

VPLYVY NA URBÁNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

S výnimkou záberu trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov sa iné významné vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme neočakávajú. Zmenou navrhovanej činnosti sa vplyvy na túto oblasť nezmenia.

VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIAHKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Vplyvy na uvedené zložky neočakávame.

VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Doposiaľ realizovaným prieskumom v trase rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz - Bratislava Ketelec neboli potvrdené archeologické náleziská. Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezu podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Výstavbu rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec je potrebné posudzovať v kontexte výstavby celého pripravovaného súboru stavieb diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, s ktorými bude pôsobiť v území kumulovane. Kumulovaný vplyv sa týka predovšetkým týchto oblastí:

- hluk
- emisie
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov

- potreba vhodného materiálu do násypov
- zásah do chránených území
- výrub stromov.

Niektoré z týchto vplyvov pôsobia kumulatívne aj so súčasnými aktivitami a procesmi v území. Jedná sa predovšetkým o kumulatívny vplyv hluku a emisií z cestnej dopravy na diaľnici D1 a príľahlej cestnej sieti.

Významný kumulatívny vplyv s inými existujúcimi alebo pripravovanými činnosťami v danom území nie je známy.

Z hľadiska pozitívnych kumulatívnych vplyvov možno zdôrazniť práve nadväznosť predmetnej stavby na výstavbu pokračovania rýchlostnej cesty R7 v úsekoch Ketelec - Dunajská Lužná - Holice a súvisiacej stavby diaľnice D4 Jarovce - Ivanka Sever - Rača. Realizáciou súboru stavieb spoločne s rekonštrukciou križovatky Prievoz dôjde k výraznému odľahčeniu súčasnej cestnej siete a riešeniu neúnosnej dopravnej situácie na vstupe do Bratislavy.

Zmenami navrhovanej činnosti sa rozsah a pôsobenie kumulatívnych vplyvov v území významne nezmení.

DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Predmetná stavba R7 Prievoz - Ketelec má vydané právoplatné územné rozhodnutie č. OU-BA-OVBP2-2014/ 75043/ZAD zo dňa 23.10.2014, podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon). Zmena navrhovanej činnosti súvisí so spracovanou dokumentáciou pre stavebné povolenie, ktorá bude predložená za účelom získania stavebného povolenia podľa uvedeného zákona.

MŽP SR na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, primeraného použitia kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 k zákonu a s prihliadnutím na stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 9 zákona rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

POUČENIE

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať do 15 dní odo dňa jeho doručenia rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) na MŽP SR.

Podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia verejnosti považuje pätnásť deň zverejnenia tohto rozhodnutia podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie možno preskúmať súdom podľa piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov až po vyčerpaní riadneho opravného prostriedku.

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručuje sa

1. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
2. Združenie domových samospráv, P.O.BOX. 218, 850 00 Bratislava
3. Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, OUGG - RNDr. M. Babiar, ved. odd., Laurinská 7, 814 99 Bratislava 1
4. Mestská časť Bratislava-Podunajské Biskupice, Miestny úrad, Trojičné nám. 11, 821 06 Bratislava
5. Mestská časť Ružinov, Miestny úrad, Mierová 21, 827 05 Bratislava

Na vedomie

6. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
7. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova2, 812 72 Bratislava
8. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
9. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
10. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
11. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
12. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajnorská 98/D, 831 04 Bratislava
15. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Staromestská 6, 814 40 Bratislava
16. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Trenčianska 55, 821 09 Bratislava
17. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
18. MDVRR SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
19. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava