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

Bratislava 30. 12. 2016
Číslo: 8673/2016-1.7/ml

ROZHODNUTIE
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon"), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice (zmena 3)"**, predloženého navrhovateľom Slovenská republika, zastúpená MDVRR SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

U zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice (zmena 3)", umiestnenej na k. ú. obcí Jánošíková, Šamorín, Kvetoslavov, Bučuháza, Čukárska Paka, Trnávka, Macov, Blatná na Ostrove, Čefa, Kostolná Gala, predmetom ktorej sú zmeny navrhovanej činnosti:

- zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7,
- zmeny v objektoch križovatiek, preložiek ciest a rekonštrukcií ciest,
- zmeny v mostných objektoch,
- zmeny v objekte 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 a ORL,
- zmeny v preložkách inžinierskych sietí,

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

Opatrenia

- Dôsledne dodržiavať zákon o vodách.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie podrobnejšie rozpracovať vypúšťanie povrchových vôd z vozovky do podzemných vôd cez odlučovače ropných látok.
- Vyriešiť možnosť presunu obyvateľov Čechová do obce Holice.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie predložiť Útvaru vedúceho hygienika rezortu MDV SR aktuálnu hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.
- Za vyrúbané stromy uprednostniť výsadbu nových stromov pred finančnou náhradou.
- Vypracovať osobitý monitoring pre monitorovanie kvality pôdneho podložia vsakovacích zariadení.

Variant: z hľadiska vplyvov na životné prostredie sú obidve alternatívy porovnateľné.

ODÔVODNENIE

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

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

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

Navrhovaná zmena činnosti sa realizuje, na katastrálnom území obcí Jánošíková, Šamorín, Kvetoslavov, Bučuháza, Čukárska Paka,Trnávka, Macov, Blatná na Ostrove, Čefa, Kostolná Gala.

Navrhovaná zmena činnosti bola predložená v dvoch alternatívach odvodnenia.

alternatíva 1 - kanalizácia v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty R7

alternatíva 2 - kanalizácia v nespevnenej krajnici rýchlostnej cesty R7

V obidvoch prípadoch - kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivo vyvedené mimo komunikáciu a cez odlučovače ropných látok prepojené do vsakovacích zariadení s veľkosťou podľa navrhovaného výpočtového množstva odvádzaných zrážkových vôd z cesty R7.

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť
Predmetná stavba bola posudzovaná podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Záverečné stanovisko ku správe o hodnotení na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice" bolo vydané MŽP SR dňa 28.06.2010 pod číslom 4191/09-3.4/ml.

V procese prípravy DÚR dokumentácie pre územné rozhodnutie (Zmena č.1) došlo k zmenám, z ktorých najvýznamnejšími bolo posunutie začiatku úseku rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná až za križovatku Dunajská Lužná, cca. 280 m v smere staničenia, nakoľko celá križovatka aj s priľahlým úsekom R7 bola zaradená do úseku R7 Bratislava - Dunajská Lužná. V úseku od km 0,000 do 2,500 sa trasa rýchlostnej cesty posunula južným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 41 m, v úseku od km 2,500 do 4,000 sa trasa rýchlostnej cesty

posunula severným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 13 m. Zmeny sa týkali aj ďalších stavebných objektov a vznikli v procese prípravy projektovej dokumentácie stavby ako výsledok optimalizácie trasy na základe pripomienok zástupcov dotknutých obcí, orgánov a odborných organizácií, oprávnených vyjadrovať sa k technickému riešeniu navrhovanej stavby. Uvedené zmeny v polohe rýchlostnej cesty mali za následok zmeny v detailnom riešení ostatných objektov. Trasa projektovanej rýchlostnej cesty je vedená v koridore variantu, ktorý odporúčalo Záverečné stanovisko MŽP SR zo dňa 28.06.2010.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, predloženého spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s. v júni 2013. Ministerstvo životného prostredia SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 26.8.2013 vyjadrenie č. 6634/2013-3.4/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.

V rámci spracovania DSP - dokumentácie pre stavebné povolenie (Zmena č.2) došlo k minimálnym zmenám oproti dokumentácii pre územné rozhodnutie (DÚR), ktoré boli predmetom ďalšieho oznámenia. Koncepčne je riešenie DSP v súlade s DÚR. Najvýznamnejšou zmenou je zapracovanie usmernenia MDVRR SR zo dňa 2.4.2013 - požiadavka na fyzické oddelenie protismerných vetiev mimoúrovňových križovatiek. Táto zmena sa týka technického riešenia MÚK Šamorín a MÚK Holice. Ministerstvo životného prostredia SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 20.11.2014 vyjadrenie č. 8113/2014-3.4/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Dunajská Lužná - Holice“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.

ZMENA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI, STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

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

a) Zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7

Oproti pôvodnému riešeniu došlo v zmene DSP k nasledovným úpravám:

Zmena návrhovej rýchlosti rýchlostnej cesty:
Došlo k zmene návrhovej rýchlosti z R24,5$^{C)}$/120 na R24,5$^{C)}$/100. Na základe zmeny návrhovej rýchlosti boli upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov na R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Šamorín“ a odpočívadla „Blatná na Ostrove“. Návrhovej rýchlosti 100 km/hod zodpovedajú aj parametre výškového vedenia R7, ktoré je navrhnuté v dvoch variantoch.

Smerové vedenie:
Smerové vedenie R7 sa nemení. Oproti pôvodnému riešeniu DSP zmena nastala v skrátení trasy zo 17,380 na 16,600, t.j. o cca 800 m. Skrátenie trasy je navrhované na základe zadania uvedeného v koncesnej zmluve (príloha č.18 ku koncesnej zmluve) vyplývajúceho zo zmeny tvaru a typu križovatky Holice. Celková dĺžka rýchlostnej cesty R7, Dunajská Lužná – Holice bude 0,000 km + 16,600 km, t.j. spolu 16,600 km.

Výškové vedenie:
Došlo k úprave pozdĺžneho profilu. Účelom je zníženie potrebného množstva násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií). **Výškové vedenia** R7 je navrhnuté v dvoch alternatívach:

alternatíva 1

- úprava nivelety v úseku cca km 0,0 – 0,8 o cca ± 0,7 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 0,8 – 1,8 v najnižšom bode o cca 1,9 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 1,8 – 3,2 v najnižšom bode o cca 0,4 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 3,2 – 4,1 v najnižšom bode o cca 1,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 4,1 – 4,6 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 4,6 – 8,5 o cca ± 0,6 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 8,5 – 9,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- úprava nivelety v úseku cca km 9,8 – 10,7 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 10,7 – 12,3 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 12,3 – 13,2 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 13,2 – 15,2 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- úprava nivelety v úseku cca km 15,2 – 16,6 o cca ± 0,3 m

alternatíva 2

- zníženie nivelety v úseku cca km 0,0 – 0,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- zvýšenie nivelety v úseku cca km 0,8 – 1,8 v najnižšom bode o cca 2,2 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 1,8 – 2,8 v najnižšom bode o cca 0,4 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 2,8 – 4,7 v najnižšom bode o cca 1,3 m
- úprava nivelety v úseku cca km 4,7 – 5,2 o cca ± 0,2 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 5,2 – 6,4 v najnižšom bode o cca 0,7 m
- úprava nivelety v úseku cca km 6,4 – 7,0 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 7,0 – 8,5 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 8,5 – 9,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- úprava nivelety v úseku cca km 9,8 – 10,7 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 10,7 – 12,3 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 12,3 – 13,2 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 13,2 – 15,2 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- úprava nivelety v úseku cca km 15,2 – 16,6 o cca ± 0,3 m

Šírkové usporiadanie:

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v kategórii R 24,5 [C)]/100, oproti pôvodnej DSP kde bola v úseku 0,000 - 0,58500 kategória R 31,5/120, v pokračovaní po KÚ R 24,5 [C)]/120. Zmena je navrhnutá z dôvodu zmeny šírkového usporiadania predchádzajúceho nadväzujúceho úseku rýchlostnej cesty R7. Oproti pôvodnej DSP sú v predkladanom riešení na rýchlostnej ceste R7 doplnené bezpečnostné zálivy po obidvoch stranách R7, vo vzájomnej vzdialenosti max. 2,5 km. V rámci dokumentácie zmeny DSP sú navrhované sklony svahov cestného telesa 1:1,5 oproti pôvodnému riešeniu DSP 1:2. Účelom je zníženie potrebného množstva násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií). Návrhovej rýchlosti 100 km/hod. sú upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Šamorín“ a odpočívadla „Blatná na Ostrove“. Šírka nespevnenej krajnice bude upravená v závislosti od vybavenia a odvodnenia rýchlostnej cesty.

Konštrukcia vozovky:

Konštrukcia vozovky je oproti DSP zmenená. V DSP bola navrhnutá vozovka s cemento-betónovým krytom. V zmene DSP je navrhnutá vozovka s asfaltovým krytom. Konštrukcia vozovky stredného deliaceho pásu (ďalej len SDP) je oproti DSP zmenená. V DSP bola navrhnutá vozovka SDP s cemento-betónovým krytom. V zmene DSP je v SDP navrhnutá vozovka s asfaltovým krytom v priamej časti, so zahumusovaním v zakrivení. Nový povrch rýchlostnej cesty bude spĺňať požiadavky súvisiace s rizikami klimatických zmien.

Zmena podložia pod telesom komunikácie:

V pôvodnej DSP bolo zlepšovanie podložia navrhnuté pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement), výmenou zeminy pod násypom alebo použitím geomreží z polymerových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.
Zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mosty. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

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

obj.	**Posudzované riešenie (DSP)**	**Zmena navrhovaného riešenia (DSP)**	**Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie**
102	Križovatka Šamorín -osmičkovitá križovatka	-úprava výškového vedenia križovatkových vetiev -zmena tvaru zemného telesa	-úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
110	Preložka cesty II/503 v križovatke Šamorín -C9,5/70	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru zemného telesa	- úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
121	Preložka cesty III/06311 v km 7.499 R7 -C7,5/70	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru zemného telesa	-úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)

124	Preložka cesty III/06316 v km 13.154 R7 -C7,5/70	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru zemného telesa	-úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
130	Preložka poľnej cesty v km 3.265 R7	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru	úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
132	Preložka poľnej cesty v km 5.793 R7 -P7/50	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru zemného telesa	- úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
135	Preložka poľnej cesty v km 15.235 R7 -P7/30 (P4/30 – 135b)	-úprava výškového vedenia -zmena tvaru zemného telesa	- úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)

c) Zmeny v mostných objektoch

Posudzované riešenie (DSP)		**Zmena navrhovaného riešenia (DSP)**	**Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie**
obj.	**Popis objektu**	**Popis objektu**	
201	Most na R7 nad biokoridorom v km 0.813 R7 -železobetónový rám -počet polí: 1 -rozpätie: 13m -rozmer mostných	Most na R7 nad biokoridorom v km 0.813 R7 -tyčové prefabrikáty -počet polí: 1 -rozpätia: 14,0m -min. rozmery	Zmena tvaru a typu spodnej stavby, nosnej konštrukcie, otvorov mosta a predĺženie rozpätia, a zúženie šírky NK. Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou

Posudzované riešenie (DSP)		**Zmena navrhovaného riešenia (DSP)**	**Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie**
obj.	**Popis objektu**	**Popis objektu**	
	otvorov: 4,82x12,30m -šírka NK: 25,58m	mostných otvorov: 4,55x10,00m -šírka NK: 24,90m	optimalizáciou výstavby.
202	Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 3.265 R7 -predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 20,0m+20,0m -rozmery mostných otvorov: 5,48x18,5 + 5,48x18,5m -šírka NK: 8,80m	Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 3.265 R7 -tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 16,4m+16,4m -min. rozmery mostných otvorov: 5,35x13,25 + 5,35x13,25m -šírka NK: 8,10m	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, a skrátenie šírky NK. Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby
203	Most na R7 nad cyklistickým chodníkom v km 4,108 R7	Most na R7 nad cyklistickým chodníkom v km 4,108 R7	Most je riešený ako v DSP len sa prispôsobí zmene nivelety R7. Zdôvodnenie : Zmeny nivelety bola spôsobená ekonomickou optimalizáciou trasy R7.
204	Most nad R7 na preložke cesty II/503 v km 4.684 R7 v križovatke Šamorín -predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 24,0m+24,0m -rozmery mostných otvorov: 5,43x19,15 + 5,43x19,15m -šírka NK: 21,80m	Most nad R7 na preložke cesty II/503 v km 4.684 R7 v križovatke Šamorín -tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 18,7m+18,7m -min.rozmery mostných otvorov: 5,35x14,75 + 5,35x14,75m -šírka NK: 21,10 + 0.7* m	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, a zúženie šírky NK. Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby.
205	Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 5.793 R7 -predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 20,0m+20,0m -rozmery mostných otvorov: 5,70x17,2 + 5,70x17,2m -šírka NK: 8,80m	Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 5.793 R7 -tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 16,25m+16,25m -min.rozmery mostných otvorov: 5,35x13,25 + 5,35x13,25m -šírka NK: 8,10 + 0.7* m	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, a skrátenie šírky NK. Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby
206	Most nad R7 na preložke cesty III/06311 v km 7.499 R7	Most nad R7 na preložke cesty III/06311 v km 7.499 R7	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, krátenie šírky NK.

Posudzované riešenie (DSP)		**Zmena navrhovaného riešenia (DSP)**	**Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie**
obj.	**Popis objektu**	**Popis objektu**	
	-predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 27,5m+27,5m -rozmery mostných otvorov: 5,40x24,4 + 5,40x24,8m -šírka NK: 9,30m	-tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 19,6m+19,6m -min.rozmery mostných otvorov: 5,35x16,4 + 5,35x16,4m -šírka NK: 8,60+ 0.7* m	Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby
210	Most nad R7 na preložke cesty III/06316 v km 13.154 R7 -predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 20,0m+20,0m -rozmery mostných otvorov: 5,50x17,25 + 5,50x17,25 -šírka NK: 9,30m	Most nad R7 na preložke cesty III/06316 v km 13.154 R7 -tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 16,25m+16,25m -min.rozmery mostných otvorov: 5,35x13,25 + 5,35x13,25m -šírka NK: 9,3 - 0.7* m	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, zmenšenie výšky NK. Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby
211	Most nad R7 na preložke poľnej cesty II/503 v km 15.235 R7 -predpätý doskotrám -počet polí: 2 -rozpätia: 20,0m+20,0m -rozmery mostných otvorov: 5,90x17,25 + 5,90x17,25m -šírka NK: 8,80m	Most nad R7 na preložke poľnej cesty II/503 v km 15.235 R7 -tyčové prefabrikáty -počet polí: 2 -rozpätia: 16,25m+16,25m -min.rozmery mostných otvorov: 5,35x13,25 + 5,35x13,25m -šírka NK: 8,80- 0.7* m	Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta, Zdôvodnenie : Zmeny oproti DSP boli spôsobené ekonomickou optimalizáciou výstavby

* Ak by celková dĺžka mosta bola väčšia alebo menšia ako 50,0m, šírka môže byť upravená tak, aby zohľadnila, či je alebo nie je potrebný servisný chodník na moste.

Zmenu predstavuje spôsob zakladania pre mosty. Pôvodné dva spôsoby zakladania:
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,
- plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,

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

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

d) Zmeny obj. 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 a ORL
Zmena odvodnenia vyplýva zo zmeny výškového a šírkového usporiadania rýchlostnej cesty R7.

Navrhované sú dve alternatívy odvodnenia:

alternatíva 1 - kanalizácia v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty R7
Systém odvodnenia rýchlostnej cesty je totožný s pôvodnou dokumentáciou pre stavebné povolenie (DSP). Zrážkové vody z povrchového odtoku komunikácie budú zachytávané pozdĺžnymi žľabmi a cez uličné vpusty odvádzané do cestnej kanalizácie. Vpusty sú umiestnené na krajoch cesty podľa priečneho sklonu. Smerové a výškové parametre navrhovanej komunikácie a mostné objekty delia cestnú kanalizáciu na úseky tak, aby bol dosiahnutý gravitačný odtok zrážkových vôd kanalizáciou. Potrubný rozvod kanalizácie je trasovaný v strednom deliacom pruhu, vpravo od osi komunikácie v smere staničenia R7. Profily potrubia sú prispôsobené podľa jeho sklonu a požadovanej kapacite, a sú navrhnuté v súlade s STN 73 6101 a STN 75 6101. Rozdelenie stôk je dané od hĺbky uloženia potrubia vzhľadom na max. hladinu podzemnej vody. ***Kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivo vyvedené mimo komunikáciu a cez odlučovače ropných látok prepojené do vsakovacích zariadení s veľkosťou podľa navrhovaného výpočtového množstva odvádzaných zrážkových vôd z cesty R7.*** Navrhovanou kanalizáciou budú odvádzané zrážkové vody z povrchu komunikácie, pri ktorých je predpokladaná možnosť znečistenia ropnými látkami. Riešený objekt kanalizácie rýchlostnej cesty R7 zabezpečí, aby vody z povrchového odtoku padnuté na spevnené plochy komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platnej legislatívy.
Stokový systém bude v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústený do odlučovačov ropných látok, kde bude realizované čistenie vôd na výstupnú hodnotu NEL < 0,1 mg.l^{-1}**.** Odlučovače RL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhľovodíkov. Tuhé nečistoty ťažšie ako voda sa usadzujú v kalovej nádrži predmetného zariadenia.
Takto vyčistené vody (vzhľadom na nemožnosť ich odvedenia iným spôsobom) budú zaústené do pôdneho podložia pomocou vsakovacích zariadení.
Vsakovací systém musí byť uložený minimálne 1,0 m nad max. hladinou podzemnej vody.

alternatíva 2 - kanalizácia v nespevnenej krajnici rýchlostnej cesty R7
Pre odvádzanie zrážkových vôd z povrchu vozovky cesty R7 je riešený návrh na vybudovanie zdvojenej kanalizácie, ktorá bude umiestnená po oboch stranách rýchlostnej cesty R7. Potrubie oboch kanalizácii bude trasované v nespevnenej krajnici. Návrh trasy a svetlosť potrubia vyplynuli zo zadania, s prihliadnutím k perspektíve prevádzky resp. požiadavkám budúceho prevádzkovateľa.
Zrážkové vody z povrchu vozovky budú odvádzané cez uličné vpusty, umiestnené v pozdĺžnych betónových žľaboch. Vpusty budú napojené priamo do potrubného rozvodu kanalizácie, cez odbočné tvarovky, resp. do revíznych kanalizačných šácht. Smerové a výškové parametre navrhovanej komunikácie a mostné objekty delia cestnú kanalizáciu na úseky tak, aby bol dosiahnutý gravitačný odtok zrážkových vôd kanalizáciou. Rozdelenie stôk je dané aj od hĺbky uloženia potrubia vzhľadom na max. hladinu podzemnej vody. ***Kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivo vyvedené mimo komunikáciu a cez odlučovače ropných látok prepojené do vsakovacích zariadení s veľkosťou podľa navrhovaného výpočtového množstva odvádzaných zrážkových vôd z cesty R7.***
Navrhovanou kanalizáciou budú odvádzané zrážkové vody z povrchu komunikácie, pri ktorých je predpokladaná možnosť znečistenia ropnými látkami. Riešený objekt kanalizácie rýchlostnej cesty R7 zabezpečí, aby vody z povrchového odtoku padnuté na spevnené plochy komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného

prostredia podľa platnej legislatívy Stokový systém bude v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústený do odlučovačov ropných látok, kde bude realizované čistenie vôd na výstupnú hodnotu NEL < 0,1 mg.l^{-1}. Odlučovače RL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhľovodíkov. Tuhé nečistoty ťažšie ako voda sa usadzujú v kalovej nádrži predmetného zariadenia.
Takto vyčistené vody (vzhľadom na nemožnosť ich odvedenia iným spôsobom) budú zaústené do pôdneho podložia pomocou vsakovacích zariadení.
Vsakovací systém musí byť uložený minimálne 1,0 m nad max. hladinou podzemnej vody.

e) Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

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

Oproti pôvodnému technickému riešeniu z DSP, bolo na základe nižšie uvedených bodov upravené technické riešenie preložiek inžinierskych sietí:

- podrobné geodetické zameranie existujúceho stavu,
- podrobné geodetické zameranie jestvujúcich sietí,
- potreba zapracovania opodstatnených pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov inž. sietí,
- prispôsobenie technického riešenia z dôvodu zmeny výškového vedenia ako aj technického riešenia odvodnenia rýchlostnej cesty R7.

Vo všeobecnosti sa jedná o málo významne zmeny:

- úprava výškového uloženia vzhľadom na miesta kríženia (R7, poloha kanalizácie, križujúce inžinierske siete ...), body napojenia na existujúce potrubie a zohľadnenie aktuálneho predrealizačného zamerania,
- úprava polohy vzhľadom na body napojenia na existujúce potrubie a zohľadnenie aktuálneho predrealizačného zamerania,
- predĺženie chráničiek za oplotenie R7,
- doplnenie požadovaných zariadení na základe požiadavky správcu,

Predmetom oznámenia sú nasledovné stavebné objekty preložiek inž. sietí:

Kanalizácie a vodovody

501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7
502 Preložka výtlačnej kanalizácie DN200 v križovatke Šamorín
503 Preložka výtlačnej kanalizácie DN200 v km 5.819 R7
504 Preložka výtlačnej kanalizácie DN150 v km 7.454 R7
505 Preložka výtlačnej kanalizácie DN150 v km 12.128 R7
506 Preložka výtlačnej kanalizácie DN150 v km 16,499 R7
511 Preložka závlahového potrubia v km 0.837 R7
512 Preložka závlahového potrubia v km 1.247 R7
513 Preložka závlahového potrubia v km 1.820 R7
514 Preložka závlahového potrubia v km 3.290 R7
515 Preložka závlahového potrubia v km 3.866 R7
516 Preložka závlahového potrubia v km 4.400 R7
517 Preložka závlahového potrubia v km 5.040 - 5.762 R7
518 Preložka vodovodného potrubia DN200 v križovatke Šamorín
519 Preložka vodovodného potrubia DN200 v km 5.822 R7
520 Preložka závlahového potrubia v km 11.023 R7
522 Preložka závlahového potrubia v km 12.241 R7
523 Preložka závlahového potrubia v km 12.860 R7
524 Preložka závlahového potrubia v km 13.433 R7
525 Preložka závlahového potrubia v km 14.018 R7

526 Preložka závlahového potrubia v km 14.832-14.988 R7
527 Preložka závlahového potrubia v km 15.426 R7
528 Preložka závlahového potrubia v km 15.957 R7
529 Preložka vodovodu DN 100 v km 16.500 R7
530 Preložka závlahového potrubia v km 16.511 R7

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO
601 Preložka podzemného vedenia VN v km 0.892 R7
602 Preložka vzdušného vedenia VN v km 1.057 R7
605 Preložka vzdušného vedenia VN v km 3.845 R7
606 Preložka vzdušného vedenia VN v km 7.406 R7
609 Ochrana podzemného vedenia VN v km 12.090 R7
610 Preložka vzdušného vedenia VN v km 12.293 R7
611 Preložka vzdušného vedenia VN v km 12.436 R7
612 Preložka vzdušného vedenia VN v km 16.050 R7
620 Ochrana káblov NN pre závlahy v km 3,486 a 4.376 R7
630 Preložka vzdušného vedenia NN v km 10.800 R7

Plynovody
701 Preložka VTL plynovodu DN 300 a DN 150 v križovatke Šamorín
702 Ochrana VTL plynovodného potrubia v km 9.192 R7
703 Ochrana (preložka) VTL plynovodného potrubia v km 13.176 R7

Oznamovacie vedenia
751 Preložka OOK Štvrtok na Ostrove - Šamorín v km 3.275 R7
752 Preložka kábla MTS - Slovak Telekom v km 4.825 R7
753 Preložka vojenského kábla v km 4.825 R7
754 Preložka (OCHRANA) vojenského kábla v km 4.825 R7
755 Preložka kábla MTS-Blatná na Ostrove-ST v km 12.095 R7
756 Ochrana OK Orange v km 14.556 R7
757 Preložka kábla MTS-Holice na Ostrove-ST v km 16.474 R7

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Úsek stavby rýchlostnej cesty R7, Dunajská Lužná - Holice:
- na začiatku úseku nadväzuje na stavbu Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná,
- na konci úseku nadväzuje na stavbu Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda.

V dotknutom území predmetnej stavby sa nepripravujú žiadne iné stavby.

Možné riziká havárií spojené s výstavbou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti môžu vzniknúť v dôsledku úniku ropných alebo iných chemických látok, v prípade havárií alebo zlyhania technických a organizačných opatrení.

Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

Najvýznamnejším výstupom navrhovanej zmeny je výrazné zníženie potreby násypového materiálu o cca 13%. Táto zmena pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov a sekundárne sa prejaví na nižších dopravných výkonoch v dotknutom území počas výstavby, čo spôsobí zníženie prašnosti, zníženie produkcie emisií, hlučnosti a vibrácií.
Zmena navrhovanej činnosti si nevyžiada vyššie nároky na zábery pôdy ani zväčšenie výrubov drevín a zásah do biotopov.

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Všetky uvedené zmeny objektov rýchlostnej cesty R7 sa týkajú zmien technického riešenia stavby. Vzhľadom na charakter a spôsob realizácie konštatujeme, že jednotlivé objekty zmeny navrhovanej činnosti nebudú mať žiaden vplyv a negatívny dopad na chránené územia a zdravie obyvateľov. Objekty navrhovanej zmeny nemenia smerové vedenie trasy a neovplyvnia funkčnosť navrhovaných zmierňujúcich opatrení.

Ostatné výstupy podľa pôvodne hodnoteného riešenia v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké.

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny nepredstavujú zdravotné riziká pre účastníkov dopravy ani pre obyvateľstvo žijúce v koridore stavby.

Etapa výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe právoplatného stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.
V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkovane znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní dotknuté územie a tým aj časť obyvateľov. Znížením potreby násypového materiálu o cca 13% dôjde k zmierneniu týchto negatívnych účinkov.
Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.
Negatíve pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Eliminácia ovplyvnenia obyvateľstva hlukom bude overené hlukovou štúdiou a návrhom protihlukových stien.
Hospodárenie s odpadom z prevádzky rýchlostnej cesty zabezpečí správca príslušného úseku v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky - predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu
Prevádzka navrhovanej zmeny bude predstavovať zdroj znečisťovania ovzdušia. Možno však predpokladať, že vplyv na ovzdušie a miestnu klímu bude len lokálny, porovnateľný s rozsahom identifikovaným v pôvodnom riešení.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu
Z hľadiska vodných zdrojov realizáciou zámeru s navrhnutými opatreniami (odlučovače ropných látok) sa nepredpokladajú výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyv na genofond a biodiverzitu
Vplyvy na genofond a biodiverzitu v porovnaní s pôvodným riešením, možno hodnotiť ako akceptovateľný za podmienok dodržania legislatívnych noriem v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany vôd, hlukovej záťaže a nakladania s odpadmi, ako aj realizovaním ochranných opatrení navrhnutých príslušnými orgánmi ochrany prírody.

Vplyvy na krajinu
Súčasná štruktúra krajiny záujmového územia predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zámeru ovplyvní charakter daného územia a bude mať vplyv na štruktúru krajiny. Výstavbou sa zväčší pomer dopravných plôch v území na úkor poľnohospodárskej pôdy a ostatnej pôdy. Výsadbou vegetácie na svahoch rýchlostnej cesty sa technické dielo začlení do krajiny.

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

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

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

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice
Zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou
Stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade s Územným plánom regiónu – Bratislavského samosprávneho kraja (Aurex, spol s.r.o. 2013). Rovnako je v súčasnosti už v súlade aj s Územným plánom regiónu – Trnavského samosprávneho kraja (Aurex, spol, s.r.o. 2014).

STANOVISKÁ k navrhovanej zmene
K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:

Por. č.	**Organizácia**	**Stanovisko**
1	OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, kraja	Nemá pripomienky a nepožaduje ďalšie posúdenie
2	MO SR	Nemá pripomienky
3	OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, kraja	Do správy o hodnotení žiada zapracovať podmienky Orgán ochrany prírody - rešpektovať hydricko – terestrický biokoridor regionálneho významu Dunaj – Malý Dunaj (most na R7 nad biokoridorom v km 0,813 navrhovanej stavby) - výrub drevín realizovať v nevyhnutnom rozsahu - zabezpečiť ochranu existujúcich drevín v zmysle STN 83 7010 Orgán št. vodnej správy Z hľadiska ochrany vodných pomerov navrhovaná zmena činnosti je s pôvodne posudzovaným vplyvom činnosti rovnaká Orgán odpadov hosp. Nie je dotknutým orgánom
4	OÚ Dunajská Streda, odbor krízového riadenia	Nemá pripomienky
5	Okresný úrad Dunajská Streda, odbor cestnej dopravy a PK	Súhlasí bez pripomienok
6	Okresné riaditeľstvo Hasičského	Nemá pripomienky

	a ZZ, Pezinok	
7	MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika	Súhlasí so zmenou, v ďalšom stupni žiada predložiť aktuálnu hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.
8	Obec Holice	- vyriešiť možnosť presunu obyvateľov Čechová do obce Holice
9	Trnavský samosprávny kraj	Nemá pripomienky a nepožaduje ďalšie posúdenie

Vyhodnotenie stanovísk
Všetky subjekty zaslali kladné stanovisko.
Prípadné pripomienky subjektov sú akceptovateľné, uplatnili sa v opatreniach a budú riešené v ďalšom stupni.
Dôležitá je pripomienky obce Holice, ktorá žiada vyriešiť možnosť presunu obyvateľov Čechová do obce Holice. Požiadavka sa akceptovala a bude riešená v ďalšom povoľujúcom konaní.

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

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

ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy na obyvateľstvo
Hodnotenie vplyvov a dopadov posudzovanej činnosti na obyvateľstvo má mnoho aspektov, najvýraznejšie sa môže v tomto prípade prejaviť ovplyvnenie hlukom, emisiami z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov.

Počas výstavby
Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby rýchlostnej cesty na obyvateľstvo sa môžu prejaviť zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Tieto negatívne vplyvy možno eliminovať vhodnou organizáciou stavebnej činnosti a vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Zdravotné riziká počas výstavby
Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácií s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami a pod. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti a o bezpečnosť zamestnancov sú povinní sa starať zamestnávatelia v súlade s platnou legislatívou. Vzhľadom na to, že výstavba investičného zámeru sa bude realizovať len vo vyhradenom priestore

a v čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík ani iných dôsledkov na bývajúce obyvateľstvo.

Počas prevádzky
Vplyv rýchlostnej cesty sa prejaví v týchto oblastiach:
- hluk z dopravy v okolí budúcej trasy rýchlostnej cesty R7,
- emisie látok znečisťujúcich ovzdušie v okolí rýchlostnej cesty R7,
- sociálne a ekonomické súvislosti.

Hluk z dopravy
Počas prevádzky budú za účelom minimalizácie nepriaznivého účinku hluku na obyvateľstvo riešené protihlukové opatrenia formou protihlukových stien v celkovej dĺžke 13 905 m.

V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty ako aj aktualizáciou dopravno-inžinierskych podkladov bude hluková štúdia aktualizovaná v rámci ďalšej etapy prípravy projektu.

Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie
Emisnými účinkami dopravy v navrhovanom úseku rýchlostnej cesty R7 sa zaoberala Exhalačná štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2014). Na stanovenie úrovne znečistenia ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy v predmetnej oblasti bolo využité matematické modelovanie rozptylu znečisťujúcich látok z mobilných zdrojov.
Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program Cadna A s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín. Výpočet je založený na metodike TALuft2002, ktorá vychádza zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/30/EC z 22. apríla 1999 tykajúcej sa limitných hodnôt oxidu siričitého, oxidu dusičitého a oxidov dusíka, hmotných častíc a olova vo vonkajšom ovzduší. Hodnotený bol vplyv týchto znečisťujúcich látok:

Oxidy dusíka (NO_x) – sú zmesou oxidu dusičitého NO_2 a dusnatého NO. Pri spaľovaní sa uvoľnený NO kyslíkom oxiduje na NO_2. Je to plyn s dusivým zápachom, ktorý je postrehnuteľný od koncentrácie 0.2 až 0.4 $mg.m^{-3}$. Pri koncentrácii 3 až 9 $mg.m^{-3}$ vyvoláva dráždenie dýchacích ciest.

Tuhé častice a poletavý prach (PM) – spôsobuje lokálne dráždenie očí a dýchacích ciest. Väčšie častice sú z dýchacích ciest odstránené kašľom a kýchaním, malé častice sa dostávajú do dolných dýchacích ciest a do pľúc, kde pôsobia dráždivo alebo aj toxicky, ak ide o ťažké kovy a organické látky. Na tuhé častice sa tiež môžu viazať mikroorganizmy a vytvárať cestu prenosu infekčných ochorení.

Základnými vstupnými podkladmi pre výpočet emisií v okolí rýchlostnej cesty R7 je prognózovaná intenzita dopravy a skladba dopravného prúdu. Výpočet emisií je vypočítaný pre výhľadové obdobie 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Vo výpočte bolo uvažované s maximálnou povolenou rýchlosťou vozidiel v = 50 km/h na križovatkových vetvách a rýchlosťou v = 130 km/h na rýchlostnej ceste R7.
Výpočet je vypracovaný na základe dopravno-inžinierskych podkladov dokumentovaných v časti „Dopravno-inžiniersky prieskum“.

Vo výpočte boli uvažované priemerné veterné podmienky a modelový prepočet uvažoval aj s terénnymi charakteristikami.
Model nezahŕňa emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sleduje sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti.

Teoretický výpočet priemerného ročného množstva škodlivín bol prevedený pre stav s realizáciou rýchlostnej cesty R7 vo výhľadovom období 10 rokov po uvedení investície do prevádzky. Uvažovalo sa s priemernými klimatickými pomermi.

Vyhláška č.360/2010 Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja o kvalite ovzdušia harmonizovaná s právnymi predpismi EÚ udáva limitné hodnoty škodlivých látok v ovzduší uvedené v tabuľke.

Prípustné limity v zmysle platnej legislatívy SR

Znečisťujúca látka	Imisné limity v $\mu g.m^{-3}$		
	Priemerná koncentrácia znečisťujúcej látky		
	Kalendárny rok	24 hodín	1 hodina
Oxid dusičitý NO_2	**40**	-	200
Tuhé častice PM_{10}	**40**	50	-

Na znečistenie ovzdušia v okolí budú mať vplyv aj ostatná komunikačná sieť ako aj parkovacie plochy, účelové komunikácie a priemysel okolia, ktoré neboli vo výpočte zohľadnené. Teoretickým výpočtom imisného zaťaženia v mapovej forme sú prezentované hodnoty znečistenia z modelovaných komunikácií.

Výpočty exhalačnej štúdie potvrdili, že na základe predpokladaného imisného zaťaženia vo výhľadovom období 10 rokov po uvedení stavby rýchlostnej cesty R7 do prevádzky, **nebude dochádzať k prekračovaniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok** za kalendárny rok.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti
Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavia po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov diaľnice zvýšením ich bezpečnosti a v poklese času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf
Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu je zrejmé, že vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi a pieskovými dunami sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

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

Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia
Automobilová doprava má zo všetkých druhov dopravy najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich ovzdušie a vytvárajúcich skleníkový efekt. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO_2 pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie.

Dobudovanie ucelenej siete diaľnic a rýchlostných ciest patrí k základným mitigačným opatreniam na zníženie množstva emisií skleníkových plynov v rezorte dopravy. Z tohto pohľadu je vybudovanie rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná - Holice prínosom, nakoľko jej prevádzkovaním sa skracujú prepravné vzdialenosti medzi dôležitými zdrojmi a cieľmi dopravy, spotrebuje sa menej pohonných hmôt, skracuje sa čas cestujúcich, dosahuje sa kvalitatívne vyššia úroveň prepravy a vyššia bezpečnosť premávky.

Na lokálnej úrovni však výstavba a prevádzka líniových stavieb má významný vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklímy v koridore

líniovej stavby. Aj keď väčšinou emisie škodlivých látok z dopravy na komunikácii neprekračujú limity stanovené zákonom, predsa trasa rýchlostnej cesty v novej polohe vytvorí v krajine nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia.

Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO_2, H_2O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhľovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhľovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavia počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na flóru a faunu. Po prekročení hraničného množstva pôsobí toxicky a môže vyvolať patologické zmeny (malformácie, pokles vitality, reprodukčné poruchy).

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

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu nárokov na suroviny, čo sa priaznivo prejaví v znížení nárokov na dopravu a tým aj na produkciu výfukových plynov, vrátane plynov poškodzujúcich ozónovú vrstvu Zeme (CO_2, CH_4, N_2O). Zmena navrhovanej činnosti tak bude znamenať zníženie tzv. „uhlíkovej stopy“.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

K najzávažnejším vplyvom na povrchové a podzemné vody patrí ich znečistenie počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty a jej objektov.

Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke, komunikácie do tokov a vodných plôch. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky malých prietokov, a to najmä počas výstavby cestnej komunikácie. Navrhovaná stavba nie je v dotyku s povrchovými tokmi, preto sa ich negatívne ovplyvnenie nepredpokladá.

Negatívny vplyv na režim a kvalitu podzemných vôd môže mať predovšetkým výstavba mostov s hĺbkovým zakladaním, realizácia mimoúrovňových križovatiek a zemné práce. Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť v prípade únikov odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, splaškových vôd zo zariadení staveniska a stavebných dvorov. Ochrana podzemných vôd počas výstavby je do značnej miery otázkou prevencie, t.j. počas výstavby je potrebné zabezpečiť:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- miesta manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených chýb;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Vplyv prevádzky rýchlostnej cesty na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu rýchlostnej cesty a mostov je riešené po prečistení v odlučovačoch ropných látok do vsakovacích zariadení a retenčných nádrží so vsakmi, čo možno vo vzťahu k vplyvom na režim povrchových vôd považovať za najlepšie riešenie.

Vplyvy na pôdu

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v priebehu výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdnych vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch :

- ***degradácia (rozpad)*** štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby i stavebné mechanizmy a v rámci stavebných dvoroch. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.
- ***zhutnenie (kompakcia)*** pôdneho profilu v koreňovej zóne má nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie. Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hĺbkovým kyprením).
- ***intoxikácia*** pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej diaľnice a v areáloch stavebných dvorov. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.
- ***narušenie reliéfu vytváraním svahov*** (násypových alebo výkopových) so sklonom nad 12° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracovávaní projektu a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávnením, prípadne výsadbou kríkov.

Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta potenciálnym zdrojom kontaminácie územia až do vzdialenosti cca 60 m od okraja. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín, ale aj zrážkové vody stekajúce z vozovky, ktoré môžu obsahovať látky z chemického posypu a ropné látky vytekajúce z automobilov. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekračovania hygienických limitov. Rozsah kontaminácie pôdy výfukovými splodinami je možné obmedziť vytvorením zelených pásov po oboch stranách komunikácie, ktoré súčasne obmedzujú prašnosť.

Vzhľadom na lepšie dopravno-technické parametre rýchlostnej cesty je možné očakávať zníženie rizika prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy, v porovnaní so súčasným stavom. Zábery pôdy:

Celkový trvalý záber poľnohospodárskej pôdy	99,0884 ha
Celkový trvalý záber lesných pozemkov	0,4627 ha

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Rýchlostná cesta nezasahuje do chránených území alebo ich ochranných pásiem, nenachádzajú sa tu žiadne chránené biotopy. Navrhovaná zmena je situovaná v krajine s prvým stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z.. V území sa nevyskytujú ani územia chránené v rámci Európskej siete chránených území Natura 2000.

Nepriaznivé vplyvy na flóru a faunu sa prejavia:

- priamou likvidáciou rastlín,
- priamou likvidáciou biotopov živočíchov a úhynom menej pohyblivých druhov živočíchov;

- výrubom drevín;
- vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore;
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok v blízkosti rýchlostnej cesty;
- nástupom inváznych rastlín;
- vyrušovaním živočíchov hlukom a usmrcovaním živočíchov, ktoré preniknú počas prevádzky na rýchlostnú cestu.

V rámci Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 2015) bolo v záujmovom území stavby zistených 10 092 ks stromov a 3 024 m^2 krovín, z ktorých je na 827 ks stromov a 2 044 m^2 krovín potrebný súhlas orgánu ochrany prírody s v výrubom.

K.ú	Počet stromov [ks]	Plocha krov [m^2]	Súhlas s výrubom	
			Počet stromov [ks]	Plocha krov [m^2]
Janošíková	218	163	83	95
Kvetoslavov	1 640	450	180	175
Bučuháza	594	254	73	167
Čukárska Paka	1 020	560	284	400
Trnávka	1 893	427	94	257
Macov	346	86	25	30
Blatná na Ostrove	243	690	83	680
Čéfa (Čechová)	9	258	2	240
Kostolná Gaľa	4 129	136	3	0
Spolu	**10 092**	**3024**	**827**	**2 044**

Zdroj: Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava 12/2015

Na základe inventarizácie bola vyčíslená spoločenská hodnota drevín, na ktoré sa vzťahuje súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom. Podkladom pre výpočet spoločenskej hodnoty drevín boli ustanovenia Zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a Vyhláška MŽP SR č. 24/2003, ktorou sa vykonáva tento zákon.

Vplyvy na krajinu – štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz

Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené predovšetkým poľnohospodárskou činnosťou a rozširujúcimi sa obytnými plochami. Smerové vedenie trasy je zastabilizované a navrhované zmeny v technickom riešení cesty R7 nebudú mať žiadny vplyv na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Trasa rýchlostnej cesty sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR.

Navrhovaná trasa nezasahuje do území zaradených do systému Natura 2000 a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej trasy R7. Ich ovplyvnenie zmenou navrhovanej činnosti je irelevantné.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability
Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná - Holice je vedená cez poľnohospodárske plochy. Trasa priamo zasahuje do prvkov ÚSES križovaním regionálneho biokoridoru XVI Dunaj – Malý Dunaj. Funkčnosť predmetného koridoru bude zachovaná vybudovaním mostného objektu 201 na R7.

Kumulatívne a synergické vplyvy
Posudzované územie je prakticky homogénne s dominanciou poľnohospodárskych plôch, ktoré sú prerušované sídlami a sieťou dopravných trás. Z vyššie uvedenej charakteristiky vyplýva významné zastúpenie poľnohospodárskych plôch. Územie patrí k najvýznamnejším poľnohospodárskym oblastiam s intenzívnym obhospodarovaním. Uvedené činnosti sa vykonávajú predovšetkým na jar a v lete, kedy dochádza najmä počas suchých klimatických podmienok k zvýšenému výskytu prašnosti. Situovaním navrhovanej trasy R7 dôjde ku kumulácii týchto prejavov prakticky po celej trasy navrhovanej cesty (intenzívna prašnosť predovšetkým počas výstavby). Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné rozširujúce sa lokality IBV, pri ktorých je problematická etapa výstavby takisto sprevádzanou zvýšenou prašnosťou.
Iné činnosti, ktoré by v spolupôsobení s cestou R7 negatívne ovplyvňovali okolie posudzovanej stavby sa v území nenachádzajú.

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

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

Identifikácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti podľa objektovej skladby
Oproti pôvodnej dokumentácii pre stavebné povolenie, nastali v DSP nasledovné zmeny:

Zmeny v objekte rýchlostnej cesty R7
Oproti pôvodnému riešeniu došlo v zmene DSP k nasledovným úpravám:

1) Zmena návrhovej rýchlosti rýchlostnej cesty:
Došlo **k zmene návrhovej rýchlosti** z R24,5[C)]/120 na R24,5[C)]/100. Na základe zmeny návrhovej rýchlosti boli upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov na R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Šamorín“ a odpočívadla „Blatná na Ostrove“.

2) Oproti pôvodnému riešeniu DSP **zmena nastala v skrátení trasy** zo 17,380 na 16,600, t.j. o cca 800 m. Skrátenie trasy je navrhované na základe zadania uvedeného v koncesnej zmluve (príloha č.18 ku koncesnej zmluve) vyplývajúceho zo zmeny tvaru a typu križovatky Holice. Celková dĺžka rýchlostnej cesty R7, Dunajská Lužná – Holice bude 0,000 km + 16,600 km, t.j. spolu 16,600 km.

3) Došlo k **úprave pozdĺžneho profilu**. Účelom je zníženie potrebného množstva násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií). Výškové vedenie R7 je navrhnuté v dvoch alternatívach:

alternatíva 1

- úprava nivelety v úseku cca km 0,0 – 0,8 o cca ± 0,7 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 0,8 – 1,8 v najnižšom bode o cca 1,9 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 1,8 – 3,2 v najnižšom bode o cca 0,4 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 3,2 – 4,1 v najnižšom bode o cca 1,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 4,1 – 4,6 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 4,6 – 8,5 o cca ± 0,6 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 8,5 – 9,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- úprava nivelety v úseku cca km 9,8 – 10,7 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 10,7 – 12,3 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 12,3 – 13,2 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 13,2 – 15,2 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- úprava nivelety v úseku cca km 15,2 – 16,6 o cca ± 0,3 m

alternatíva 2

Popis zmeny výškového vedenia oproti DSP:

- zníženie nivelety v úseku cca km 0,0 – 0,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- zvýšenie nivelety v úseku cca km 0,8 – 1,8 v najnižšom bode o cca 2,2 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 1,8 – 2,8 v najnižšom bode o cca 0,4 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 2,8 – 4,7 v najnižšom bode o cca 1,3 m
- úprava nivelety v úseku cca km 4,7 – 5,2 o cca ± 0,2 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 5,2 – 6,4 v najnižšom bode o cca 0,7 m
- úprava nivelety v úseku cca km 6,4 – 7,0 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 7,0 – 8,5 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 8,5 – 9,8 v najnižšom bode o cca 1,2 m
- úprava nivelety v úseku cca km 9,8 – 10,7 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 10,7 – 12,3 v najnižšom bode o cca 0,9 m
- úprava nivelety v úseku cca km 12,3 – 13,2 o cca ± 0,3 m
- zníženie nivelety v úseku cca km 13,2 – 15,2 v najnižšom bode o cca 0,5 m
- úprava nivelety v úseku cca km 15,2 – 16,6 o cca ± 0,3 m

4) Ďalšou zmenou je **úprava šírkového usporiadania** rýchlostnej cesty. Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v kategórii R 24,5 [C)]/100, oproti pôvodnej DSP kde bola v úseku 0,000 - 0,58500 kategória R 31,5/120, v pokračovaní po KÚ R 24,5 [C)]/120. Zmena je navrhnutá z dôvodu zmeny šírkového usporiadania predchádzajúceho nadväzujúceho úseku rýchlostnej cesty R7. Oproti pôvodnej DSP sú v predkladanom riešení na rýchlostnej ceste R7 doplnené bezpečnostné zálivy po obidvoch stranách R7, vo vzájomnej vzdialenosti max. 2,5 km. V rámci dokumentácie zmeny DSP sú navrhované sklony svahov cestného telesa 1:1,5 oproti pôvodnému riešeniu DSP 1:2. Účelom je zníženie potrebného množstva násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií). Návrhovej rýchlosti 100 km/hod. sú upravené dĺžky zaraďovacích a odbočovacích pruhov R7, ktoré sa nachádzajú v priestore križovatky „Šamorín“ a odpočívadla „Blatná na Ostrove“. Šírka nespevnenej krajnice bude upravená v závislosti od vybavenia a odvodnenia rýchlostnej cesty.

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

6) **Zmena podložia** pod telesom komunikácie bola v pôvodnej DSP navrhnutá pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement),

výmenou zeminy pod násypom alebo použitím geomreží z polymerových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.
Zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mosty. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

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

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

Najvýraznejším vplyvom navrhovanej zmeny je významné zníženie potreby násypového materiálu (cca 13%), čo sa sekundárne pozitívne prejaví na znížení jeho ťažby, prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj na znížení dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií).

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

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

Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia
Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany. Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000.

Zmeny v objektoch križovatiek, preložiek ciest a rekonštrukcií ciest

obj. 102 Križovatka "Šamorín"
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 110 Preložka cesty II/503 v križovatke Šamorín
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 121 Preložka cesty III/06311 v km 7.499 R7

Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 124 Preložka cesty III/06316 v km 13.154 R7
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 130 Preložka poľnej cesty v km 3.265 R7
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 132 Preložka poľnej cesty v km 5.793 R7
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

obj. 135 Preložka poľnej cesty v km 15.235 R7
Zmenu predstavuje úprava nivelety z dôvodu prispôsobenia sa nivelete rýchlostnej cesty R7 a zmena tvaru zemného telesa.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny
Zmeny v objektoch 102, 110, 121, 124, 130, 132 a 135 sú situované v území s 1. stupňom ochrany. Vplyvy navrhovaných zmien sa prejavia v znížení potreby násypového materiálu. Nedôjde k zväčšeniu záberov pôdy, ani k navýšeniu výrubov drevín. Vplyvy navrhovanej zmeny oproti pôvodnému technickému riešeniu sú vzhľadom na zníženie potreby násypového materiálu priaznivejšie.

Zmeny v mostných objektoch

obj.201 Most na R7 nad biokoridorom v km 0,813 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby, nosnej konštrukcie (NK), otvorov mosta a predĺženie rozpätia a zúženie šírky NK.
obj.202 Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 3,265 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta a skrátenie šírky NK.
obj.203 Most na R7 nad cyklistickým chodníkom v km 4,108 R7
Most je riešený ako v DSP len sa prispôsobí zmene nivelety R7.
obj.204 Most nad R7 na preložke cesty II/503 v km 4,684 R7 v križovatke Šamorín
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta
obj.205 Most nad R7 na preložke poľnej cesty v km 5,793 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta
obj.206 Most nad R7 na preložke cesty III/06311 v km 7,499 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta
obj.210 Most nad R7 na preložke cesty III/06316 v km 13,154 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta
obj.211 Most nad R7 na preložke poľnej cesty II/503 v km 15,235 R7
Zmena tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, skrátenie rozpätí a otvorov mosta
Zmenu predstavuje spôsob zakladania pre mosty. Pôvodné dva spôsoby zakladania:
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,
- plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
sú doplnené o tri ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade
- veľkopriemerové pilóty –rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera.

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

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

Zmeny v obj. 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 a ORL
Zmeny odvodnení vyplývajú zo zmeny výškového a šírkového usporiadania rýchlostnej cesty R7.

Navrhované sú dve alternatívy odvodnenia:

alternatíva 1 - kanalizácia v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty R7
Systém odvodnenia rýchlostnej cesty je totožný s pôvodnou dokumentáciou pre stavebné povolenie (DSP). Zrážkové vody z povrchového odtoku komunikácie budú zachytávané pozdĺžnymi žľabmi a cez uličné vpusty odvádzané do cestnej kanalizácie. Navrhovanou kanalizáciou budú odvádzané zrážkové vody z povrchu komunikácie, pri ktorých je predpokladaná možnosť znečistenia ropnými látkami. Riešený objekt kanalizácie rýchlostnej cesty R7 zabezpečí, aby vody z povrchového odtoku padnuté na spevnené plochy komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platnej legislatívy.

alternatíva 2 - kanalizácia v nespevnenej krajnici rýchlostnej cesty R7
Pre odvádzanie zrážkových vôd z povrchu vozovky cesty R7 je riešený návrh na vybudovanie zdvojenej kanalizácie, ktorá bude umiestnená po oboch stranách rýchlostnej cesty R7. Zrážkové vody z povrchu vozovky budú odvádzané cez uličné vpusty, umiestnené v pozdĺžnych betónových žľaboch. Kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivo vyvedené mimo komunikáciu a cez odlučovače ropných látok prepojené do vsakovacích zariadení s veľkosťou podľa navrhovaného výpočtového množstva

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny
Navrhovaná zmena nepredstavuje principiálnu zmenu, ktorá by mala negatívny vplyv na kvalitu podzemných vôd. Pri oboch alternatívach budú odpadové vody prečistené cez odlučovače ropných látok, tak ako to bolo navrhnuté v pôvodnej DSP. Obe alternatívy sú z hľadiska vplyvov na podzemné vody porovnateľné.

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

Predmetom oznámenia sú nasledovné stavebné objekty preložiek inž. sietí:
Kanalizácie a vodovody

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO

Plynovody

Oznamovacie vedenia

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

Záver

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

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov na životné prostredie navrhovanej zmeny, môžeme považovať zmenu za prijateľnú a z hľadiska efektívnosti investície za akceptovateľnú, pričom sa nepredpokladá zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Je však potrebné dodržať nasledovné opatrenia:

- Dôsledne dodržiavať zákon o vodách.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie podrobnejšie rozpracovať vypúšťanie povrchových vôd z vozovky do podzemných vôd cez odlučovače ropných látok.
- Vyriešiť možnosť presunu obyvateľov Čechová do obce Holice.
- V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie predložiť Útvaru vedúceho hygienika rezortu MDV SR aktuálnu hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.
- Za vyrúbané stromy uprednostniť výsadbu nových stromov pred finančnou náhradou.
- Vypracovať osobitý monitoring pre monitorovanie kvality pôdneho podložia vsakovacích zariadení.

Variant: z hľadiska vplyvov na životné prostredie sú obidve alternatívy porovnateľné.

Poučenie

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

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

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

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava
2. Obec Dunajská Lužná, obecný úrad, Jánošíkovská 466/7, 900 42 Dunajská Lužná
3. Mesto Šamorín, mestský úrad, Hlavná 37, 931 01 Šamorín
4. Obec Kvetoslavov, obecný úrad, 930 41 Kvetoslavov
5. Obec Bučuháza, obecný úrad, 931 01 Šamorín
6. Obec Čukárska Paka, obecný úrad, 930 51 Veľká Paka
7. Obec Trnávka, obecný úrad, 930 32 Trnávka, (pošta Zlatná na Ostrove)
8. Obec Macov, obecný úrad, 930 32 Macov, (pošta Blatná na Ostrove)
9. Obec Blatná na Ostrove, obecný úrad, 930 32 Blatná na Ostrove
10. Obec Holice, obecný úrad, 930 34 Holice (aj pre Mč Kostolná Gala, Čéfa)

Na vedomie

11. MDVRR SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
12. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
13. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
14. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
15. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova2, 812 72 Bratislava
16. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
17. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
18. Krajský pamiatkový úrad, Cukrová 1, 917 01 Trnava
19. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ , Trhovisko 95, 929 01 Dunajská Streda
20. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
21. Úrad Trnavského samosprávneho kraja, Starohájska 10, 917 01 Trnava
22. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Korzo B. Bartóka 789/3, Dunajská Streda, 929 01
23. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
24. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Kollárova 8, 917 01 Trnava
25. Okresný úrad Dunajská Streda, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Korzo Bélu Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
26. Okresný úrad Dunajská Streda, odbor krízového riadenia, Korzo Bélu Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
27. Okresný úrad Dunajská Streda, pozemkový a lesný odbor, Korzo B. Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
28. Okresný úrad Dunajská Streda, odbor katastrálny, Agátová 7, 929 01 Dunajská Streda
29. CHKO Dunajské luhy, Korzo Bélu Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
30. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepný závod Bratislava, Karloveská 2 842 17 Bratislava
31. ŠOP SR, Tajovského 28/B, 974 01 Banská Bystrica
32. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Hasičská 4, 902 01 Pezinok
33. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, Hurbanova 21, 903 01 Senec
34. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec
35. Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
36. Okresný úrad, katastrálny odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
37. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01Senec
38. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomašikova 46, 814 40 Bratislava
39. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Kollárova 8, 917 01 Trnava
40. MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, SR, TU
41. Obvodný banský úrad, Prievozská 30, 821 05 Bratislava