



**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Bratislava 27. 12. 2017
Číslo: 8043/2017-1.7/ml

**ROZHODNUTIE
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR), 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 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz (zmena 3)**“, predloženého navrhovateľom Slovenská republika, zastúpená MDV 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:

zmena navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz (zmena 3)**“

sa nebude posudzovať.

za splnenia podmienok, vyplývajúcich z požiadaviek nasledovných subjektov:

- 1) MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu:** V ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie vypracovať aktuálnu hlukovú dokumentáciu a predložiť ju aj na MDV SR, útvar rezortného hygienika na zaujatie stanoviska.
- 2) MO SR:** Požaduje zaslať každú zmenu projektovej dokumentácie na vyjadrenie.
- 3) Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka:** Akceptovať v ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie relevantné požiadavky (ZDS) v zmysle stanoviska Dopravoprojekt, a.s., Bratislava zo dňa 31.10.2017 k týmto požiadavkám.

Odôvodnenie

A) PRIEBEH KONANIA

- 1) Navrhovateľ, Slovenská republika, zastúpená MDV SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava, doručil dňa 22.08.2017 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR) *Oznámenie o zmene*. Zmena navrhovanej činnosti č. 3 predstavuje úpravu smerového a výškového vedenia a polohy vzhľadom k aktualizácii zamerania (predrealizačné zameranie) a zmene nivelety rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz.
- 2) MŽP SR zaslalo *Oznámenie o zmene* všetkým subjektom listom č. 8043/2017-1.7/ml zo dňa 25.08.2017. Pre konanie bola podkladom dokumentácia *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz (zmena 3)“*, ktorá bola zároveň zverejnená na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/-zmena-3-rychlostna-cesta-r7-bratislava-ketelec-bratislava-prievoz->

Subjektom boli doručené listy od 04.09.2017 do 07.09.2017.

- 3) K *Oznámeniu o zmene* boli doručené stanoviská na MŽP SR od zainteresovaných subjektov v dňoch od 19.09.2017 - 29.09.2017.
- 4) MŽP SR listom č. 8043/2017-1.7/ml zo dňa 06.10.2017 zaslalo na navrhovateľa žiadosť o informáciu podľa § 29, ods. 10 zákona k stanovisku ZDS, Bratislava.
- 5) Navrhovateľ - Dopravoprojekt, a.s., Bratislava, odpovedal listom zo dňa 31.10.2017.
- 6) MŽP SR listom č. 8043/2017-1.7/ml zo dňa 08.11.2017 upovedomilo podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia.

B) STANOVISKÁ K OZNÁMENIU O ZMENE

Stanoviská k navrhovanej zmene

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:

Hlavné mesto SR, Bratislava (list zo dňa 14.9.2017)

Na základe zhodnotenia zmena nepredstavuje zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

MČ Bratislava – Ružinov (list doručený 2.10.2017)

Zaslala informáciu o vyvesení a zvesení Oznámenia o zmene.

OÚ Bratislava, odbor civilnej ochrany a krízového plánovania (list zo dňa 11.9.2017)

Oznámenie o zmene berie na vedomie.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, št. vodná správa (list zo dňa 12.9.2017)

Nemá pripomienky.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, za všetky odbory (list zo dňa 18.9.2017)

Nemá pripomienky.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP kraja, za všetky odbory (list zo dňa 18.9.2017)

Nemá pripomienky.

MO SR, (list zo dňa 18.9.2017)

Nemá pripomienky. Požaduje zaslať každú zmenu projektovej dokumentácie na vyjadrenie.

MDV SR, útvár hlavného hygienika, (list zo dňa 26.9.2017)

Súhlasí s navrhovanou zmenou. Požaduje v ďalšej dokumentácii pre povoľujúce konanie vypracovať aktuálnu hlukovú dokumentáciu.

Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka

K predstavenému dokumentu „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ máme nasledovné pripomienky:

1. Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008.
2. Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).
3. Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110.
4. Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu.
5. V prípade nevyhnutnosti povrchovým státi ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie retenčnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m² po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, viď informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR www.samospravodomov.org/files/retencna_dlazba.pdf. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok.

6. Žiadame spracovať dokument ochrany prírody podľa §3 ods.3 až ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. a predložiť ho príslušnému orgánu ako podklad rozhodnutia o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
7. Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie.
8. Žiadame dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon).
9. Žiadame dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
10. Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.
11. Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
12. V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti.
13. Požadujeme, aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov.
14. Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.
15. Náhradnú výsadbu a lokálny parčík žiadame riešiť tak, aby prispievali k zlepšovaniu lokálnej mikroklimy a jej bilancie.
16. Žiadame dôsledne uplatňovať strategický dokument Slovenskej republiky "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014, z ktorých uvádzame charakteristiku najdôležitejších opatrení, ktoré je navrhovateľ v zmysle §3 ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. povinný zapracovať do projektovej dokumentácie zámeru.
 - **Všeobecná charakteristika opatrení sa nachádza na str. 45 a 63 adaptačnej stratégie:** v sídlach mestského typu je veľká koncentrácia povrchov, ktoré sa prehrievajú a majú veľkú tepelnú kapacitu. To spôsobuje značnú akumuláciu tepla v ich prostredí. Na zvyšovanie teploty má vplyv aj teplo uvoľňované z priemyselných procesov, spaľovacích motorov v doprave a vykurovania obytných budov. Spolu pôsobením týchto faktorov sa nad mestom vytvára tzv. tepelný ostrov. Nad mestom sa oteplujú vzduchové vrstvy a spolu s prítomnosťou kondenzačných jadier napomáhajú zvyšovaniu oblačnosti nad mestami oproti okolitej krajine. V ročnom priemere predstavuje tento rozdiel 5 až 10 %. V dôsledku zvýšenej oblačnosti sa zvyšuje aj množstvo zrážok, avšak z dôvodu, že v urbanizovanom prostredí nepriepustné povrchy zaberajú vysoký percentuálny podiel, je prirodzený kolobeh vody značne ovplyvnený a negatívne poznačený. Urbanizácia má vplyv na hydrologický cyklus presahujúci hranice samotného sídla a môže zásadne negatívne ovplyvňovať aj prírodné prostredie, vrátane fauny aj flóry v priľahlom povodí.
 - **Opatrenia voči častejším a intenzívnejším vlnám horúčav:**
 - Zabezpečiť zvyšovanie podielu vegetácie a vodných prvkov v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest
 - Zabezpečiť a podporovať zamedzovanie prílišného prehrievania stavieb, napríklad vhodnou orientáciou stavby k svetovým stranám, tepelnú izoláciu, tienenie transparentných výplní otvorov
 - Podporovať a využívať vegetáciu, svetlé a odrazové povrchy na budovách a v dopravnej infraštruktúre
 - Zabezpečiť a podporovať: aby boli dopravné a energetické technológie, materiály a infraštruktúra prispôbené meniacim sa klimatickým podmienkam
 - Zabezpečiť prispôbenie výberu drevín pre výsadbu v sídlach meniacim sa klimatickým podmienkam

- **Opatrenia voči častejšiemu výskytu silných vetrov a víchríc:** Zabezpečiť a podporovať implementáciu opatrení proti veternej erózii, napríklad výsadbu vetrolamov, živých plotov, aplikáciu prenosných zábran
 - **Opatrenia voči častejšiemu výskytu sucha:** Podporovať a zabezpečiť opätovné využívanie dažďovej a odpadovej vody
 - **Opatrenia voči častejšiemu výskytu intenzívnych zrážok:**
 - Zabezpečiť a podporovať zvýšenie retenčnej kapacity územia pomocou hydrotechnických opatrení, navrhnutých ohľaduplne k životnému prostrediu. Ak opatrenia zelenej infraštruktúry nepostačujú zabezpečiť a podporovať zvýšenie infiltračnej kapacity územia diverzifikovaním štruktúry krajinnej pokrývky s výrazným zastúpením vsakovacích prvkov v extraviláne a minimalizovaním podielu nepriepustných povrchov a vytvárania nových nepriepustných plôch na urbanizovaných pôdach v intraviláne obcí
 - Zabezpečiť a podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest
 - Zabezpečiť a podporovať renaturáciu a ochranu tokov a mokradi
17. Alternatívou k bodom 15 až 19 by bolo realizácia zatravnenej strechy (môžu byť použité aj vegetačné dielce špecifikované v bode 5) a stromoradie obkolesujúce pozemok. Zatravnená strecha pozitívne prispieva k mikroklimatickej bilancii a zároveň je prirodzenou termoreguláciou, navyše znižujúcou náklady na termoreguláciu objektu.
 18. Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach>. Vo všeobecnosti odporúčame realizáciu tzv. dažďových záhrad.
 19. Statiku stavby žiadame overiť nezávislým oponentským posudkom.
 20. 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.
 21. Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
 22. Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.
 23. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o odpadoch č.79/2015 Z.z.
 24. Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber:
 - komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou,
 - kovov označeného červenou farbou
 - papiera označeného modrou farbou
 - skla označeného zelenou farbou
 - plastov označeného žltou farbou
 - bio-odpadu označeného hnedou farbou
 25. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; sú vhodné na mnohé aplikácie ako napr. spevnené plochy, povrchy plochých striech a majú mnohé pozitívne ekologické, environmentálne a klimatické funkcie.

26. Žiadame spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií
27. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.
28. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z.
29. Žiadame overiť bonitu zaberaných poľnohospodárskych pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosti takéhoto záberu.
30. Žiadame overiť, že predložený zámer nie je situovaný na ornej pôde najvyššej kvality príslušného katastrálneho územia.
31. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v §24 ods.2 zákona č. 24/2006 Z.z. je Združenie domových samospráv účastníkom ďalších povolovacích konaní (územné konanie, územné plánovanie, stavebné konanie, vodoprávne konanie) a preto žiadame, aby sme ako známy účastník konania boli v zmysle §§24 a 25 Správneho poriadku o začatí týchto konaní písomne upozornení, aby sme si v nich mohli uplatňovať svoje práva. Združenie domových samospráv zároveň konštatuje, že podľa §24 ods.2 zákona č.24/2006 môžu byť jeho práva na priaznivé životné prostredie priamo dotknuté a to minimálne v rozsahu a v zmysle obsahu týchto pripomienok.

Vzhľadom na uvedené požadujeme, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle §29 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z.z. sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia; v takomto prípade žiadame naše pripomienky v podmienkach záverečného stanoviska akceptovať.

V prípade, že príslušný orgán napriek našej požiadavke vydá rozhodnutie zo zisťovacieho konania o ďalšom neposudzovaní vplyvov zámeru „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ na životné prostredie podľa zákona EIA, žiadame zapracovanie jednotlivých bodov nášho vyjadrenia do výroku rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA a zároveň ich vyhodnotenie v odôvodnení rozhodnutia podľa §20a písm.a zákona EIA.

Vyhodnotenie stanovísk

Všetky subjekty verejnej správy zaslali kladné stanovisko. Požiadavka zo stanoviska MDV SR, útvár vedúceho hygienika rezortu je akceptovaná a zohľadnená v podmienkach.

Verejnosť - Združenie domových samospráv, Bratislava taktiež zaslala stanovisko, v ktorom navrhovanú zmenu akceptuje, za 30 podmienok.

K uvedeným podmienkam zaslal navrhovateľ - Dopravoprojekt, a.s., Bratislava listom zo dňa 31. 10. 2017 nasledovné vyjadrenie číslované podľa stanoviska dotknutej verejnosti:

1. *Podrobné rozpracovanie dopravného napojenia zmeny navrhovanej činnosti v textovej podobe je uvádzané v kapitole III.2. „Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch.“ predmetného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a v grafickej podobe je zrejmé z mapy „Prehľadná situácia“, ktorá súčasťou predmetného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Zmena navrhovanej činnosti je projektovaná vzhľadom na požiadavky všetkých relevantných a platných technických podmienok, technicko - kvalitatívnych podmienok, všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti dopravnej a technickej*

infraštruktúry, nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov, STN, TP a TKP v rámci predmetného zisťovacieho konania.

2. Zmenou navrhovanej činnosti nevznikajú nové nároky z pohľadu intenzity dopravy a priepustnosti dotknutých komunikácií oproti pôvodne posudzovanej činnosti a jej zmien, resp. oproti projekčnému riešeniu, ktoré bolo predmetom povoľovania činnosti podľa osobitných predpisov.
3. Predmetom zmeny navrhovanej činnosti nie sú plochy pre statickú dopravu, pričom zmena navrhovanej činnosti ani nezakladá nároky na ich vytvorenie.
4. Zmena navrhovanej činnosti je projektovaná vzhľadom na požiadavky všetkých relevantných a platných technických podmienok, technicko - kvalitatívnych podmienok, všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti dopravnej a technickej infraštruktúry, nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov, STN, TP a TKP v rámci predmetného zisťovacieho konania. Zmeny ŠO 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 a ORL vyplýva zo zmeny výškového usporiadania rýchlostnej cesty R7, pričom sú navrhované dve alternatívy odvodnenia.

Alternatíva 1 predstavuje kanalizáciu v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty R7. Systém odvodnenia rýchlostnej cesty je totožný s pôvodnou dokumentáciou pre stavebné povolenie. Zrážkové vody z povrchového odtoku komunikácie majú byť zachytávané pozdĺžnymi žľabmi a cez uličné vpusty odvádzané do cestnej kanalizácie. Vpusty sú umiestnené na krajoch cesty podľa priečného 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 rýchlostnej cesty R7. Profily potrubia sú prispôsobené podľa jeho sklonu a požadovanej kapacity a sú navrhnuté v súlade s STN 73 6101 + O1 Projektovanie ciest a diaľnic a STN 75 6101 Gravitačné kanalizačné systémy mimo budov. Rozdelenie stôk je dané od hĺbky uloženia potrubia vzhľadom na maximálnu hladinu podzemnej vody. Kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivito 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 platných všeobecne záväzných právnych predpisov. Stokový systém bude v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústený do odlučovačov ropných látok, kde bude realizované čistenie vôd na výstupnú hodnotu $NEL < 0,1 \text{ mg.l}^{-1}$. ORL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhlíkov. 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 maximálnou 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 kanalizácií 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 revízných 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 maximálnu hladinu podzemnej vody. Kanalizačný rozvod pozostáva zo stokových systémov, ktoré sú jednotlivito 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 platných všeobecne záväzných právnych predpisov. 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. ORL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhlíkovodíkov. 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 podlažia pomocou vsakovacích zariadení. Vsakovací systém musí byť uložený minimálne 1,0 m nad maximálnou hladinou podzemnej vody.

5. V rámci zmeny navrhovanej činnosti nie sú navrhované žiadne plochy pre statickú dopravu, ako ani ploché strechy.
6. Dodržiavanie požiadaviek vyplývajúcich zo všeobecne záväzných právnych predpisov je základným predpokladom realizácie zmeny navrhovanej činnosti, pričom zmena navrhovanej činnosti plne rešpektuje ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a jej vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany prírody a krajiny, nemal k navrhovanému riešeniu námietky a nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci predmetného zisťovacieho konania. Ustanovenia § 3 ods. 3 až ods. 5 zákona OPK č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nepožadujú spracovať dokument ochrany prírody, tak ako je v predmetnom vyjadrení požadované. V zmysle uvedených ustanovení sú podnikatelia a právnické osoby, ktorí zamýšľajú vykonávať činnosť, ktorou môžu ohroziť alebo narušiť územný systém ekologickej stability, povinní zároveň navrhnuť opatrenia, ktoré prispievajú k jeho vytváraniu a udržiavaniu, resp. ktorí svojou činnosťou zasahujú do ekosystémov, ich zložiek alebo prvkov, sú povinní na vlastné náklady vykonávať opatrenia smerujúce k predchádzaniu a obmedzovaniu ich poškodzovania a ničenia a sú uvedené požadované opatrenia zahrnúť už do návrhov projektových dokumentácií pre povoľovanie navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov, čo je zmenou navrhovanej činnosti zohľadnené a aj bude v rámci jej povoľovania podľa osobitných predpisov.
7. Výstavba a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti bude realizovaná v súlade s uvedenými STN, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany prírody a krajiny, nemal k navrhovanému riešeniu námietky, nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek STN v rámci predmetného zisťovacieho konania.
8. Dodržiavanie požiadaviek vyplývajúcich zo všeobecne záväzných právnych predpisov je základným predpokladom realizácie zmeny navrhovanej činnosti, pričom zmena navrhovanej činnosti plne rešpektuje ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany vôd, resp. vodného hospodárstva, nemal k navrhovanému riešeniu námietky a nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci predmetného zisťovacieho konania.
9. Ide o požiadavku vyplývajúcu zo všeobecne záväzných právnych predpisov, čo je základným predpokladom realizácie zmeny navrhovanej činnosti, pričom zmena navrhovanej činnosti plne rešpektuje ustanovenia všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany pôdy a vôd, resp. vodného hospodárstva, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany vôd, resp. vodného hospodárstva a ochrany pôd, nemal k navrhovanému riešeniu námietky a nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci predmetného zisťovacieho konania. Zmena navrhovanej činnosti má zabezpečiť, aby vody z povrchového odtoku padnuté na spevnené plochy komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platných všeobecne záväzných právnych predpisov. 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. ORL, v ktorých bude osadená potrebná technológia sú určené k čisteniu a zachyteniu ropných látok ľahších ako voda, spravidla kvapalných uhlíkovodíkov. 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 maximálnou hladinou podzemnej vody.

10. V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú zvýšené nároky na výrub drevín a zásah do biotopov, pričom nebude mať vplyv na denné osvetlenie a preslnenie okolitých priestorov s dlhodobým pobytom ľudí.

Pre potreby navrhovanej činnosti v rámci jej povoľovania podľa osobitných predpisov bola spracovaná exhalčná štúdia (ENVICONSULT spol. s r.o., 09/2015). Z jej výsledkov vyplýva, že v dotknutom území bude dochádzať v roku 2020 pri nepriaznivých rozptylových podmienkach k miernemu prekročeniu krátkodobých aj priemerných imisných limitov NO_2 , v dôsledku dopravy na diaľnici D1. Toto 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 majú byť podlimitné. Oxid uhoľnatý je z hľadiska dodržiavania imisných limitov bezproblémovou látkou, nakoľko koncentrácie CO sa pohybujú zhruba na rovnakej úrovni ako pri NO_2 , avšak limit pre CO je o dva rády vyšší ($10\,000\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Koncentrácie CO dosahujú v roku 2020 maximálne 1,5 % limitnej hodnoty a v roku 2030 maximálne 0,7 % limitnej hodnoty.

Vypočítané 24 hodinové koncentrácie PM_{10} 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 PM_{10} dosahuje 22 - 34 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. 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.

Odvedenie časti dopravy zo súčasnej cestnej siete na rýchlostnú cestu bude mať pozitívny vplyv na zníženie hluku z dopravy v území, kde sú už v súčasnosti prekročené povolené limity hluku. Súčasne sa však produkcia hluku premiestni do lokalít, v ktorých sa doteraz tento jav v takej miere neprejavoval. Na zmiernenie hlukovej záťaže budú vybudované protihlukové steny v rozsahu určenom hlukovou štúdiou.

Protihlukové steny

251-00 Protihluková stena v km 0,065 - 2,100 R7 vľavo

252-00 Protihluková stena v km 0,920 - 2,900 R7 vpravo

253-00 Protihluková stena v km 4,000 - 6,050 R7 vpravo

254-00 Protihluková stena v km 0,030 - 0,259 vetvy SLF4 vpravo

255-00 Protihluková stena v km 0,280 - 0,375 Slovnaftskej ulici vpravo

Osadenie protihlukových stien zabezpečí dosiahnutie povolenej úrovne hluku z realizácie navrhovanej zmeny činnosti. V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty, ako aj aktualizáciou dopravnoinžinierskych podkladov bude hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 09/2015) aktualizovaná v rámci ďalšej etapy prípravy projektu a to v rámci povoľovania zmeny činnosti podľa osobitných predpisov. Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám hlukových pomerov počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a jej zmien.

Z hľadiska obytnej zástavby a inej zástavby s dlhodobým pobytom ľudí budú dotknuté stavebné objekty Železníc Slovenskej Republiky, obytné objekty na uliciach Uhorková, Nové Pálenisko, Rosná, Na Výslni, Jarná, Motýlia a Komárňanská, viacpodlažné bytové objekty ubytovni Slovnaftu a záhradné chatky v km 1,900 až 2,700 vpravo od rýchlostnej cesty R7, kde sa nachádzajú obytné priestory (viď. uvedená mapa).



Zmena navrhovanej činnosti vzhľadom na jej charakter, účel a situovanie nemá žiadny dopad na najbližšiu existujúcu obytnú, eventúálne inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v jej okolí, resp. zmenu jej charakteristík uvedených v pôvodnej posudzovanej navrhovanej činnosti a jej následných zmien a vo vzťahu k jej povoľovaniu podľa osobitných predpisov, ako ani na výsledky predikcie ich vplyvov na hlukové pomery v jej okolí, na rozptylové podmienky, výrub drevín a

svetelnotechnické podmienky, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany zdravia obyvateľstva, ochrany ovzdušia a ochrany prírody a krajiny, resp. dotknuté samosprávy alebo verejnosť, nemali k navrhovanému riešeniu námietky, nekonštatovali porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci predmetného zisťovacieho konania.

11. Vzhľadom na charakter, povahu a účel navrhovanej činnosti ide o neadekvátnu požiadavku.
12. Vzhľadom na charakter a účel zmeny navrhovanej činnosti ide o neadekvátnu požiadavku, pričom v okolí trasovania rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku sa nachádza viacero súvislých lesných porastov, ktoré slúžia aj prechádzky v prírode. V rámci zmeny navrhovanej činnosti sa nerieši / nenavrhuje realizácia náhradnej výsadby drevín, resp. budovanie parčíka.
13. Uvedená požiadavka je zodpovedaná v rámci bodu 12.
14. Zmena navrhovanej činnosti si nekladie nároky na dodatočné výrubu drevín oproti pôvodnej posudzovanej navrhovanej činnosti a jej následných zmien a vo vzťahu k jej povoleniu podľa osobitných predpisov, preto v rámci uvedenej zmeny sa nerieši a ani nenavrhuje realizácia náhradnej výsadby drevín, resp. finančná náhrada spoločenskej hodnoty.
15. Uvedená požiadavka je zodpovedaná v rámci bodov 12 až 14.
16. Zmena navrhovanej činnosti nie v rozpore z relevantnými požiadavkami a opatreniami na dôsledné uplatňovanie strategického dokumentu "Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" týkajúcimi sa zmena navrhovanej činnosti vzhľadom na jej charakter, účel a umiestnenie, pričom navrhovaná zmena činnosti má byť realizovaná v súlade s príslušnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, normami, TP a TKP týkajúcimi sa jej výstavby a prevádzky a obsahuje opatrenia na minimalizáciu jej vplyvov na ŽP a zdravie ľudí.
17. Vzhľadom na charakter a účel zmeny navrhovanej činnosti ide o neadekvátnu požiadavku.
18. Zmena navrhovanej činnosti je projektovaná a následne má byť realizovaná v zmysle požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov kladených v oblasti nakladania s vodami a zabezpečenia správneho vodného režimu a s ohľadom na vysporiadanie sa s klimatickými zmenami, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti ochrany vôd a ovzdušia, nemal k navrhovanému riešeniu námietky a nekonštatoval porušenie príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci cit. zisťovacieho konania.
19. Riešenie statiky bude predmetom dokumentácie pre povolenie navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov.
20. Oznamenie o zmene navrhovanej činnosti obsahuje popis horninového prostredia a podzemných vôd a vplyvu realizácie zmeny navrhovanej činnosti na ne a to aj na základe vykonaných požadovaných prieskumov, ktoré boli pre predmetnú časť rýchlostnej cesty R7 spracované v rámci jej povolenia podľa osobitných predpisov, resp. v rámci predchádzajúcich procesov posudzovania vplyvov na životné prostredie a zisťovacích konaní týkajúcich sa predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 (Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum, INGENIO a.s., 09/2015).
21. Požadované bude predmetom dokumentácie pre povolenie zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.
22. Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku je v súlade s Územným plánom regiónu – Bratislavský samosprávny kraj. Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, zmeny a doplnky 05 dáva do súladu plánovanú trasu rýchlostnej cesty R7 s ÚP BA, schválený bol mestským zastupiteľstvom Všeobecným záväzným nariadením hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, č. 10/2014, ktorým sa mení a dopĺňa všeobecné záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 4/2007, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení všeobecne záväzného nariadenia č. 12/2008, všeobecne záväzného nariadenia č. 17/2011 a všeobecne záväzného nariadenia č. 5/2014 z 24. 10. 2014 (účinnosť od 10. 11. 2014). Ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti územného plánovania, nekonštatoval, že zmena navrhovanej činnosti nie je v súlade s príslušnou územnoplánovacou dokumentáciou platnou pre predmetné územie.

23. *Dodržiavanie požiadaviek vyplývajúcich zo všeobecne záväzných právnych predpisov je základným predpokladom realizácie zmeny navrhovanej činnosti, pričom zmena navrhovanej činnosti plne rešpektuje ustanovenia zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pričom ani jeden kompetentný orgán štátnej správy alebo samosprávy z oblasti odpadového hospodárstva, nemal k navrhovanému riešeniu námietky a nekonštatoval porušenie príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti odpadového hospodárstva v rámci predmetného zisťovacieho konania.*
24. *Počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa bude postupovať podľa príslušných požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov, noriem a VZN, pričom pôvodca odpadov musí pri nakladaní s odpadmi rešpektovať ustanovenia príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti odpadového hospodárstva to najmä zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášku MŽP SR č. 371/2015 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch, vyhlášku č. 373/2015 Z. z. o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 14/2017 Z. z., ktorou sa mení a doplňa vyhláška MŽP SR č. 373/2015 Z. z. o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov, vyhlášku MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, zákon č. 17/2004 Z. z. o poplatkoch za uloženie odpadov v znení neskorších predpisov, vyhlášku MŽP SR č. 366/2015 Z. z. o evidencnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti v znení vyhlášky MŽP SR č. 246/2017 Z. z., ktorou sa mení a doplňa vyhláška MŽP SR č. 366/2015 Z. z. o evidencnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti a všeobecne záväzné nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy a dotknutých mestských častí o nakladaní s komunálnymi odpadmi a s drobnými stavebnými odpadmi na ich území, resp. VZN o miestnych daniach a o miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady.*
25. *Používanie materiálov zo zhodnocovaných odpadov bude v rámci zmeny navrhovanej činnosti zväžené na základe ich vhodnosti pre realizované stavebné objekty v rámci zmeny navrhovanej činnosti a to v súlade s príslušnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, normami, TP a TKP týkajúcimi sa jej výstavby a prevádzky.*
26. *Pre potreby realizácie zmeny navrhovanej činnosti budú spracované v rámci jej povoľovania podľa osobitných predpisov všetky potrebné písomnosti v zmysle požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, ktoré budú reflektovať aj na krízové situácie a možné havarijné stavy.*
27. *Vzhľadom na charakter a účel zmeny navrhovanej činnosti ide o neadekvátnu požiadavku.*
28. *Dodržiavanie požiadaviek vyplývajúcich zo všeobecne záväzných právnych predpisov je základným predpokladom realizácie zmeny navrhovanej činnosti, pričom zmena navrhovanej činnosti plne rešpektuje ustanovenia zákona č. 220/2004 Z. z. Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*
29. *V prípade dočasného alebo trvalé záberu poľnohospodárskej pôdy sa bude postupovať v zmysle požiadaviek zákona č. 220/2004 Z. z. Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*
30. *V prípade dočasného alebo trvalé záberu poľnohospodárskej pôdy sa bude postupovať v zmysle požiadaviek zákona č. 220/2004 Z. z. Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*

Na základe vyššie uvedeného, ako aj na základe predmetného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, stanovísk k nemu doručených podľa § 23 ods. 4 zákona a predpokladaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie ľudí, kritérií uvedených v prílohe č. 10 zákona, máme za to, že vypracovanie správy o hodnotení zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie by neprinieslo žiadne nové skutočnosti, ktoré by v súčasnosti neboli známe a teda sa prikláňame k názoru, že by príslušný orgán mohol ukončiť zisťovacie konanie pre predmetnú zmenu

navrhovanej činnosti rozhodnutím, že sa nebude posudzovať podľa zákona s vedomím, že uvedené rozhodovanie je výhradne v plnej kompetencii príslušného orgánu podľa zákona.

Vyjadrenie MŽP SR

K stanovisku Združeniu domových samospráv, Bratislava zaslal navrhovateľ svoje stanovisko a to k jednotlivým bodom osobitne. Stanovisko navrhovateľa MŽP SR analyzovalo, či sú zodpovedané všetky pripomienky ZDS a dospelo k názoru, že sú postačujúce a plne s nimi stotožňuje.

Pripomienky, ktoré sú relevantné k danej stavbe investor akceptoval.

Podaním písomného stanoviska sa ZDS stáva účastníkom v ďalšom povoľovacom konaní k tejto stavbe.

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

C) POSÚDENIE VPLYVOV

MŽP SR pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, okrem dokumentácie Oznámenie o zmene, použilo primerane aj kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská počas procesu takto:

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Stavba *Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz* bola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. a bolo vydané Záverečné stanovisko dňa 18. 11. 2013 pod číslom 2303/13-3.4/ml. V záverečnom stanovisku bol odporúčaný na realizáciu variant A2 (fialový).

Zmena č. 1

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 štúdií, ktorá bola podkladom riešenia správy o hodnotení.

Zmeny navrhovanej činnosti zahŕňajú zmeny v nasledovných súboroch objektov:

- zmeny objektu 101-00 Rýchlostná cesta R7,
- zmeny v objektoch križovatiek,
- zmeny a doplnenie objektov preložiek ciest a rekonštrukcií ciest,
- zmeny a doplnenie mostných objektov,
- doplnenie oporných a zárubných múrov, ktoré neboli uvedené v správe o hodnotení,
- zmeny v objektoch preložiek a úprav železničných tratí,
- zmeny v preložkách inžinierskych sietí,
- zmeny v protihlukových opatreniach,
- zmeny v demoláciách.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, predloženého spoločnosťou Alfa 04 a.s. v januári 2016. MŽP SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene

navrhovanej činnosti vydalo dňa 04. 03. 2016 rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 3751/2016-3.4/ml, podľa ktorého sa zmena navrhovanej činnosti nebude posudzovať podľa zákona.

Následne bolo vydané Záväzné stanovisko MŽP SR č. 4971/2016-1.7/ml, zo dňa 06. 09. 2016, že návrh na začatie stavebného konania a upustenie od ústneho konania je v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z.

Ďalej bolo vydané doplnenie záväzného stanoviska pod č. 4971/2016-1.7/ml, zo dňa 26. 09. 2016, v ktorom MŽP SR požaduje zohľadniť požiadavku technického charakteru spoločnosti Slovnaft, týkajúcu sa SO 207-00 potrubný most na R7 tak, aby vyhovoval požiadavkám ochrany životného prostredia, ktoré špeciálny stavebný úrad uložil stavebníkovi plniť vo výrokovvej časti I. v bode 41.

Zmena č. 2

V rámci uvedenej zmeny bolo riešené prepojenie rýchlostnej cesty R7 a miestnej zbernej komunikácie v smere z R7 na Prístavnú ulicu pomocou prídavných pruhov.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, predloženého Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. v apríli 2016. MŽP SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 19. 05. 2016 rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 4971/2016-3.4/ml, podľa ktorého sa zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, Vetva G“ nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Popis technického riešenia navrhovanej zmeny (zmena č. 3).

Zmena č. 3 vychádza z ďalšieho spodrobnejšieho technického riešenia predmetnej stavby a optimalizáciou výstavby.

Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných zmien :

- zmeny v objektoch preložiek ciest,
- zmeny v mostných objektoch.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 sa nachádza v mimoúrovňovej križovatke Prievoz, v pokračovaní Bajkalskej ulice, kde stavba nadväzuje na stavbu „Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia“. Na konci súbehu s hranicou areálu firmy Slovnaft sa trasa odkláňa na juhovýchod tak, aby nezasahovala do územia NATURA 2000. Nasleduje pravotočivý oblúk, po ktorom sa trasa ľavotočivým oblúkom napája na konci trasy do križovatky Ketelec. V km 5,450 sa nachádza viacúčelový most. Týmto mostným objektom je zabezpečená migrácia zvierat ponad rýchlostnú cestu R7 a je na ňom umiestnená aj poľná cesta. Koniec úseku je v križovatke Ketelec s napojením na pripravovanú stavbu rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná.

Kategória: km 0,000 – 1,100 R 24,5/80; km 1,100 – 2,000 R 31,5/80; km 2,000 – 6,318 148 R 31,5/100

Dĺžka úseku: 6 318 m

Križovatky: MÚK Slovnaftská (km 0,900), 3 vetvy R7 MÚK Ketelec D4 (km 6,318), MÚK Vlčie hrdlo - výhľad (km 3,325)

Zmena č. 3 predstavuje úpravu smerového a výškového vedenia a polohy vzhľadom k aktualizácii zamerania (predrealizačné zameranie) a zmene nivelety rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz. Podrobnejší popis zmien v jednotlivých objektoch je popísaný v príslušných kapitolách Oznámenia o zmene.

Porovnanie predchádzajúceho riešenia (DSP) a zmeny navrhovaného riešenia (DSP) a) Zmeny v objektoch ciest:

Oproti pôvodnému riešeniu došlo vo zmene DSP k nasledujúcim úpravám:

Návrhová rýchlosť: Nedochoádza k zmene návrhovej rýchlosti.

Smerové vedenie: Smerové vedenie sa nemení. K drobným zmenám dochádza v miestach napojení cestných objektov na stávajúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania.

Výškové vedenie: Došlo k úprave pozdĺžneho profilu SO 101-00 a nadväzujúcich cestných objektov.

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). K drobným zmenám dochádza aj v miestach napojení cestných objektov na stávajúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania a ďalej došlo k zmene výškového riešenia z dôvodu zmeny súradnicového systému oproti predchádzajúcemu stupňu PD.

Stavebný objekt SO 101-00 – zmeny nivelety

- úprava vedenia nivelety v km 0,000 - 0,900 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +1,5 m do -2,1 m
- úprava vedenia nivelety v km 0,900 - 1,140 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +0,5 m do -8,0 m
- úprava vedenia nivelety v km 1,140 - 1,440 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +0,5 m do -8,0 m
- úprava vedenia nivelety v km 1,440 - 1,920 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +2,2 m do -2,1 m
- úprava vedenia nivelety v km 1,920 - 2,157 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +0,9 m do -0,5 m
- bez zmeny km 2,157 - 4,470
- úprava vedenia nivelety v km 4,470 - 5,700 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +0,3 m do -0,6 m
- úprava vedenia nivelety v km 5,700 - 6,318 z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa. Zmena v rozpätí +0,6 m do -0,6 m

Šírkové usporiadanie: Kategórie jednotlivých objektov sa nemení. K drobným zmenám dochádza v miestach napojení cestných objektov na stávajúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania. V rámci dokumentácie zmeny DSP je možnosť zmeny navrhovaných sklonov 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). Ďalej zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania a zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa. Šírka nespevnenej krajnice R7 bude upravená v závislosti od vybavenia a odvodnenia rýchlostnej cesty.

Konštrukcia vozovky: Konštrukcia vozovky sa oproti DSP nemení, je navrhnutá vozovka s asfaltovým krytom, ale v inom zložení ako sa uvažovalo v DSP. Konštrukcia vozovky stredného deliaceho pásu (ďalej len SDP) je oproti DSP zmenená. V DSP bola navrhnutá vozovka SDP s asfaltovým krytom. V zmene DSP sa uvažuje s vozovkou s asfaltovým krytom, ale v inom zložení.

Zmena podložia pod komunikáciami: Zmena podložia pod telesom vybraných komunikácií 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 polymérových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je možnosť použitia všetkých spôsobov zmeny podložia pri vybraných cestných objektoch, napr. pri objekte kde bola navrhnutá stabilizácia podložia, je teraz možnosť použitia aj ostatných spôsobov zmeny podložia (výmena podložia, použitie geosyntetík) a naopak.

Ďalšou zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mostov. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

b) Zmeny v mostných objektoch:

Zmenu predstavuje spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke, je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
- plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera,
- malopriemerové pilóty.

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

c) Zmeny obj. 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 a ORL

Zmena odvodnenia vyplýva zo zmeny výškového 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 priečného sklonu. 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. 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 uhl'ovodíkov. 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 kanalizácií bude trasované v nespevnenej krajnici. Návrh trasy a svetlosť potrubia vplynuli 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 revízných kanalizačných šácht. 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.

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 uhl'ovodíkov. 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.

d) 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.

Z dôvodu zmeny technického riešenia SO 203 dochádza tiež k zmene technického riešenia krížení IS s novonavrhovanou RSS stenou.

Predmetom oznámenia sú nasledovné stavebné objekty preložiek inž. sietí:

Horúcovody

Kanalizácie a vodovody

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO

Plynovody

Oznamovacie vedenia

Požiadavky na vstupy

U zmeny navrhovanej činnosti sa nedajú vylúčiť vyššie nároky na zábery pôdy z dôvodu zmeny časti konštrukcie mostu 203-00 pre preložky inžinierskych sietí. Nedôjde k zväčšeniu zásahov do biotopov. Z hľadiska druhov odpadov sa predpokladá produkcia odpadov uvedených v rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, resp. jej zmeny č. 1, pričom predpokladané množstvá odpadov budú zadefinované v rámci povoľovania zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Hodnotenie výstupov

Všetky uvedené zmeny objektov rýchlostnej cesty R7 sa týkajú zmien technického riešenia stavby. Vzhľadom na charakter a spôsob realizácie možno konštatovať, 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.

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Úsek stavby rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz:

- na začiatku úseku nadväzuje na pripravovanú stavbu Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia,

- na konci úseku nadväzuje na pripravovaný úsek Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná,

- Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné komplex Dunajské predmestie, LP Čierny Les, Nový prístav, MÚK Vlčie Hrdlo.

Oproti pôvodne posudzovanému riešeniu navrhovanej činnosti a zмене č. 1 sa nepredpokladá zmena miery rizika havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva.

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 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.

Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty ako aj aktualizáciou dopravného-inžinierskych podkladov je potrebné vykonať aktualizáciu hlukovej štúdie.

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.

ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH 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 dotknutom sídle, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Z hľadiska asanácií objektov pre trvalé alebo prechodné bývanie, sa v rámci tejto zmeny navrhovanej činnosti

nenavrhujú žiadne nové. Vplyvy výstavby rýchlostnej cesty na obyvateľstvo sa môžu prejavíť zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Nepriaznivý vplyv hluku sa prejavuje pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky hluku na človeka sú závislé na jeho fyzikálnych charakteristikách, t. j. na intenzite, prevažujúcej výške (frekvencii) a na časovom priebehu (ustálený, premenlivý, prerušovaný, impulzívny hluk).

Hluk počas výstavby sa očakáva najmä zo stavebných mechanizmov v tesnej blízkosti staveniska a z prejazdu stavebných strojov. Stavebné mechanizmy počas svojej činnosti vysoko presahujú prípustné hodnoty hluku. Hluk od stavebných strojov je ale dočasný a premenlivý - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov sa obmedzujú stavebné práce tak, že:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 700 – 2100, počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 800 – 1300,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekročujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov. Vyššie uvedené negatívne vplyvy možno eliminovať vhodnou organizáciou stavebnej činnosti a vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Obdobne tomu bude aj v prípade uskutočňovania zemných prác a pri prácach so sypkým materiálom.

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 zamestnávateľia 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 bývajúcce 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

Vplyvom hluku a vibrácií z navrhovanej činnosti v navrhovanom úseku rýchlostnej cesty R7 sa zaoberala vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 09/2015), ktorá bola vypracovaná pre potreby zisťovacieho konania pre zmenu č. 1 a z ktorej vyplýva, že na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z mobilných zdrojov pozemnej dopravy, ktoré súvisia iba s prevádzkou stavby „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz“, pre denný, večerný a nočný čas podľa limitov prípustných hodnôt (PH) hluku z mobilných zdrojov pre kategóriu územia III., v priestore pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov pre denný čas PH nie je prekročená, pre večerný čas PH nie je prekročená a pre nočný čas PH nie je prekročená, pričom uvedené konštatovanie platí za predpokladu realizovania navrhovaných sekundárnych a terciárnych opatrení – protihlukových clôn, výmeny okien so štrbinovým vetracím

systemom, prognózovaného objemu a rýchlosti dopravy určeného zadávateľom úlohy. 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. Zároveň bola v nej vypracovaná predikcia akustických pomerov a návrh protihlukových opatrení a prognózovaná situácia po spustení navrhovanej činnosti pre roky 2020, 2030 a 2040.

V uvedenej štúdií boli posudzované aj hodnoty zrýchlenia vibrácií vo vnútornom prostredí budov, z ktorých vyplynulo, že neprekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín vibrácií v zmysle naplnenia zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky 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.

Posudzované hodnoty rýchlosti vibrácií v referenčných stanovištiach konštrukcie budov neprekračovali dynamickú odozvu spôsobenou technickou seizmicitou z hľadiska I. medzného stavu a preto nebolo potrebné ich ďalej analyzovať.

Počas prevádzky budú za účelom minimalizácie nepriaznivého účinku hluku na obyvateľstvo riešené protihlukové opatrenia formou protihlukových stien v nasledovnom rozsahu:

- 251-00 Protihluková stena v km 0,065 - 2,100 R7 vľavo,
- 252-00 Protihluková stena v km 0,920 - 2,900 R7 vpravo,
- 253-00 Protihluková stena v km 4,000 - 6,050 R7 vpravo,
- 254-00 Protihluková stena v km 0,030- 0,259 vetvy SLF4 vpravo,
- 255-00 Protihluková stena v km 0,280 - 0,375 Slovnaftskej ulici vpravo,
- 261-00 Protihluková stena v km 0,280 - 0,375 Slovnaftskej ulici vpravo.

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám hlukových pomerov počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty, ako aj aktualizáciou dopravnoinžinierskych podkladov bude hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 09/2015) aktualizovaná v rámci ďalšej etapy prípravy projektu a to v rámci povoľovania zmeny činnosti podľa osobitných predpisov.

Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie

Emisnými účinkami dopravy v navrhovanom úseku rýchlostnej cesty R7 sa zaoberala Exhalačná štúdia (Alfa 04 a.s., 11/2015). 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 MEFA v13, ktorý umožňuje výpočet škodlivín. Výpočet je založený na metodike EPA USA – ISC2. Boli posúdené limitné hodnoty 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 NO₂ a dusnatého NO. Pri spaľovaní sa uvoľnený NO kyslíkom oxiduje na NO₂. 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 polietavý 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 $v = 100/130$ 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. 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.

Z výsledkov vyplýva, že v území dochádza v roku 2020 pri nepriaznivých rozptylových podmienkach k miernemu prekročeniu krátkodobých aj priemerných imisných limitov NO₂, v dôsledku dopravy na diaľnici D1 na ktorú sa pripája rýchlostná cesta R7 v križovatke Prievoz. Toto 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.

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám v znečistení ovzdušia počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

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

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám pohody a kvality bývania počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

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 sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie a reliéf, vrátane kumulatívnych a synergických. Zmena podlažia pod telesom vybraných komunikácií 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 polymérových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie. Zmenou je možnosť použitia všetkých spôsobov zmeny podlažia pri vybraných cestných objektoch, napr. pri objekte kde bola navrhnutá stabilizácia podlažia, je teraz možnosť použitia aj ostatných spôsobov zmeny podlažia (výmena podlažia, použitie geosyntetík) a naopak. Ďalšou zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mostov. Počas vibračného zhutňovania je do podlažia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

Zmenu v prípade mostných objektov predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke, je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania ako plošné zakladanie s výmenou podlažia - kompaktné vibrované štrkové pilóty, plošné zakladanie s výmenou podlažia – štrkové vankúše, veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade a veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera a malopriemerové pilóty. Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podlažia a statickom výpočte.

Navrhovaná trasa R7 je v prevažnej časti vedená v násypoch, čo vyvolá požiadavky na vhodný násypový materiál.

Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia

Automobilová doprava má zo všetkých druhov dopravy najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich ovzdušie (najmä CO a CO₂) a vytvárajúcich skleníkový efekt (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O). 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 CO₂ pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie. 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).

Dobudovanie ucelenej siete diaľnic a rýchlостných ciest patrí k základným mitigačným opatreniam na zníženie množstva emisií skleníkových plynov v rezorte dopravy. Z tohto pohľadu je vybudovanie rýchlостnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz prínosom, nakoľko jej prevádzkovaním sa skracujú prepravné vzdialenosti medzi dôležitými zdrojmi a cieľmi dopravy, spotrebuje sa menej pohonných hmôt, skraca sa čas cestujúcich, dosahuje sa kvalitatívne vyššia úroveň prepravy, zvýši sa plynulosť dopravy a vyššia bezpečnosť premávky.

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. Za najvýznamnejší vplyv na klimatické zmeny počas výstavby aj prevádzky rýchlостnej cesty treba považovať produkciu skleníkových plynov. Počas výstavby sú to jednak emisie stavebných mechanizmov a stavebnej dopravy a jednak zvýšené emisie miestnej dopravy v dôsledku obmedzovania dopravy v území. Vplyvy je možné zmierniť vhodnými organizačnými opatreniami. K nepriaznivým vplyvom z hľadiska vplyvov na klímu patrí aj odstránenie vegetácie v rozsahu trvalého a dočasného záberu stavby, ktorá pri svojich životných funkciách spotrebúva oxid uhličitý, patriaci medzi hlavné skleníkové plyny.

Aj z tohto dôvodu je potrebné minimalizovať výrubu lesnej a nelesnej vegetácie. Čiastočné zmiernenie vplyvu predstavujú vegetačné úpravy realizované v záverečnej fáze výstavby rýchlостnej cesty. Ďalším aspektom ovplyvňujúcim tvorbu emisií skleníkových plynov je použitie materiálov pre výstavbu. So zvyšujúcim sa množstvom materiálov a energetickou náročnosťou výroby materiálov počas životnosti stavby zvyšuje tzv. *uhlíkovú stopu*. Uhlíkovú stopu môže znížiť použitie nízkoenergetických materiálov s dodržaním potrebných funkčných parametrov, napríklad studené, poloteplé alebo teplé asfaltové zmesi, recyklované zmesi, popolček ako náhrada portlandského cementu, vysokopecná troska a podobne. Ďalej je to použitie energeticky výhodnejších technológií, ako recyklácia in-situ. Produkciu emisií skleníkových plynov je možné znížiť manažmentovými opatreniami v rámci prípravy, výstavby a následne aj prevádzky a údržby cestnej komunikácie, napríklad návrhom vozoviek s dlhou životnosťou, znížením použitia stavebných materiálov, minimalizáciou prepravy materiálov a znížením obmedzovania dopravy počas výstavby, optimalizáciou stratégie údržby a minimalizáciou údržbových zákrokov z dôvodu životnosti. Hlavný vplyv vyššieho počtu dní alebo niekoľkodňových období s extrémne vysokými teplotami na asfaltové vrstvy sa prejavuje zvýšením rizík vyjazdenia koľají, potením povrchu vozoviek a vznikom trhlín. Vysoké teploty povrchu spolu s vyššou intenzitou a časom pôsobenia ultrafialového žiarenia sú príčinou rýchlej oxidácie, a tým tvrdnutia asfaltovej fázy najmä v horných, najviac vystavených

častiach asfaltového súvrstvia. Spojivo stráca lepivé schopnosti, stáva sa menej pružným, tvrdším a stráca tak odolnosť proti namáhaniu vyvolanému dopravou a poveternostnými podmienkami. Výsledkom je vznik mikro- a makrotrhlín, strata materiálu z povrchu a následné zvýšenie priepustnosti vody a zníženie únosnosti konštrukcie (Boros, Zs, 2012). Dôsledkom zníženia tuhosti asfaltových vrstiev vplyvom vysokých teplôt je okrem vyjazdených hlbokých koľají aj prenos väčšieho podielu dopravného zaťaženia do spodných podkladových vrstiev s možnosťou vyjazdenia koľají v celej konštrukcii vozovky. Medzi riešenia patrí okrem iného úprava návrhu asfaltovej zmesi výberom vhodného spojiva, modifikácia polymérmi, optimalizácia objemových kritérií – medzerovitosti a pevnejšia kamenná kostra. V prípade náterov aj asfaltových vrstiev je riešením použitie asfaltových spojív s vyšším bodom mäknutia. Možným riešením znižujúcim teplotu povrchu sú mikrokoberce s použitím svetlého kameniva alebo farebných pigmentov.

Transparentné spojivá z termoplastických polymérov alebo živíc možno využiť na nátery aj na obrusné vrstvy. Opačným dôsledkom klimatických zmien sú zmeny v zimnom období, kedy sú vozovky vystavené vyššiemu počtu zmrazovacích cyklov, vedúcich k predčasnému poškodeniu trhlinami alebo výtlkmi najmä horných vrstiev. To umožňuje prienik vody do konštrukcie vozovky. Objemové zmeny vody počas zmrazovacích cyklov vedú k výtlkom, zdvíhaniu vozovky a nižšej únosnosti ako dôsledku vlhkosti v konštrukcii.

Zvýšenie početnosti intenzívnych dažďových zrážok je spojené so zvýšenými rizikami s možným vplyvom na cestné stavby a tiež na užívateľov ciest. Hlavné riziká sú poškodenie asfaltových vrstiev pôsobením vody, zníženie únosnosti spodných vrstiev vozovky a zníženie bezpečnosti a pohodlia užívateľov. Následky intenzívnych dažďových zrážok možno riešiť zvýšením vodonosnej kapacity poréznych vozoviek alebo poréznych obrusných vrstiev.

Ďalším možným riešením zníženia vplyvu vyššej frekvencie dažďových zrážok je návrh konštrukcie s vhodnými drenážnymi opatreniami. Prispôbenie drenážnej kapacity s úpravou priečneho sklonu, odvod vody drenážnymi systémami mimo konštrukciu vozovky zabráni vode preniknúť do spodných vrstiev.

V rámci Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (zmena č. 1) bolo vypracované *Vyhodnotenie rizík klimatických zmien* (ENVICONSULT spol. s r.o., 11/2015), ktoré je vzhľadom na charakter zmien č. 3 možné aplikovať aj na ne, resp. zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám vo vzťahu ku hodnoteniu rizík klimatických zmien vo vzťahu k realizácii navrhovaných zmien činnosti č. 3.

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

Na lokálnej úrovni má výstavba a prevádzka líniových stavieb 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 všeobecne záväznými právnymi predpismi, predsa trasa rýchlostnej cesty vytvorí v krajine nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO₂, H₂O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, 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 prejavajú 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 rýchlostnej cesty.

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám vplyvov na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu

vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

V rámci Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vypracovaného pre zmenu č. 1 bolo vykonané Posúdenie stavby podľa článku 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode - RSV) - ENVICONSULT spol. s r.o., 11/2015. Rozsah a štruktúra hodnotenia vychádzala primerane z „Postupu pre posudzovanie infraštrukturálnych projektov podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky“ (apríl 2015), ktorým Ministerstvo životného prostredia SR upravilo postup hodnotenia projektov podľa uvedenej smernice v podmienkach SR.

Predmetom posúdenia v súlade s čl. 4.7 RSV bolo zhodnotenie vplyvu realizácie projektu na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody a zmenu hladiny útvarov podzemnej vody, pričom sa vzťahovalo na obdobie výstavby a na obdobie počas prevádzky stavby rýchlostnej cesty R7. Z uvedeného posúdenia vyplynulo, že trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec vedie vo vzdialenosti cca 900 – 2 000 m východne od ľavého brehu Dunaja a akýkoľvek vplyv na hydromorfologické charakteristiky vodného útvaru, narušenie laterárnej spojitosti mokradí alebo zmenu biotopov súvisiacich s vodným útvaram v dôsledku výstavby ktoréhokoľvek stavebného objektu rýchlostnej cesty je vylúčený. V prípade vodného útvaru SKW0001 Malý Dunaj, ktorý má byť preklenovaný mostným objektom 203- 00 Estakáda Malé Pálenisko, by mali byť piliere mosta situované v dostatočnej vzdialenosti od koryta rieky a počas výstavby by sa vzhľadom na navrhovanú technológiu výstavby mosta nemalo zasahovať do koryta vodného toku. Z uvedených dôvodov pri výstavbe mosta by nemalo dôjsť k zmene hydrologického režimu rieky a k vplyvu na priechodnosť rieky – ovplyvneniu migrácie živočíchov. V prípade teraz navrhovaných zmien č. 3 má dôjsť k skráteniu estakády, tzn. SO 203 Estakáda Malé Pálenisko na R7 v km 1.500, pričom však podmienka nezasahovania do zemského povrchu v rámci medzihrádzového priestoru a do samotného vodného toku, zostane zachovaná, teda aj voľný priestor pre potreby migrácie živočíchov v tomto priestore. Uvedené je plne akceptované aj z ohľadom na požiadavky Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, ktoré vyplynuli z prerokovania navrhovaných zmien (č. 3) navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“, ktoré sa uskutočnili dňa 27. 06. 2017 (viď. Záznam z prerokovania zmien navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky, ktorý je súčasťou príloh tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti).

Malý Dunaj predstavuje výrazne pozmenený vodný útvar v urbanizovanom prostredí, v mieste stavby sa v jeho okolí nenachádzajú mokrade alebo inundácie, s ktorými by bol prepojený. Výstavbou mosta tak nedôjde k narušeniu ich laterárnej spojitosti. Výstavba mosta ovplyvní malou mierou niektoré hydromorfologické prvky, a to stav brehov a zatienenie úseku. Do samotného brehu sa zasahovať nebude, pod mostom sa nebude budovať opevnenie brehov. K zmene stavu brehov, a tým aj k zmene biotopu súvisiaceho s vodným útvaram dôjde v dôsledku odstránenia brehových porastov v úseku premostenia. V smere toku rieky sa v okolí nachádzajú ďalšie dva mostné objekty – železničný most pre železničnú vlečku a most na ulici Slovnaftská, tzn. že tak dochádza ku kumulatívne vplyvu zo zatienenia vodného útvaru. Uvedené vplyvy do ekológie rieky možno charakterizovať ako takmer zanedbateľné, hlavné hydromorfologické prvky kvality vodného útvaru zostanú zachované.

V rámci týchto zmien navrhovanej činnosti sa nemení spôsob a systém odvádzania odpadových vôd zo spevnených plôch.

Výstavba rýchlostnej cesty R7 nebude mať žiadny vplyv na hydromorfologické prvky útvarov povrchových vôd (hydrologický režim, priechodnosť riek, usporiadanie riečného koryta, priemernú šírku koryta, premenlivosť šírky, premenlivosť hĺbky, substrátové podmienky, štruktúru a podmienky príbrežnej zóny a narušenie laterárnej spojitosti mokradí/inundácií), pričom výstavba rýchlostnej cesty R7 bude mať veľmi mierny vplyv na vodný útvar SKW0001 Malý Dunaj v dôsledku zmeny biotopov

na brehoch a zatienenie úseku výstavbou estakády Malé Pálenisko. Prevádzka rýchlostnej cesty R7 nebude mať žiadny vplyv na hydromorfologické charakteristiky útvarov povrchových vôd.

Z uvedeného vyplýva, že zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám vplyvov na povrchové toky počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

Z hľadiska vplyvu na útvary podzemných vôd (SK1000200P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov západnej časti Podunajskej panvy oblasti povodia Dunaj) nedôjde k zmenám hladiny útvarov podzemnej vody, k tejto by mohlo dôjsť pri dočasnom alebo trvalom zásahu do zvodnenej vrstvy jej zdrénovaním, čerpaním podzemných vôd, alebo narušením dotácie podzemných vôd. Väčšina objektov bude budovaná, resp. zakladaná nad hladinou podzemnej vody. Hĺbkovo, s možným dosahom na hladinu podzemnej vody, by mohli byť zakladané iba mostné objekty. Zakladanie objektov si nevyžaduje ani dočasné čerpanie podzemných vôd. Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 nebude mať žiadny vplyv na zmeny hladiny útvarov podzemnej vody.

Z uvedeného vyplýva, že zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám vplyvov na útvary podzemných vôd počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a zmeny č. 1.

Na základe výsledkov posúdenia možno konštatovať, že stavba rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec aj v prípade realizácie zmien č. 3 nebude mať vplyv na plnenie environmentálnych cieľov podľa čl. 4 rámcovej smernice o vodách a nie je potrebné uplatňovať výnimku z neplnenia cieľov podľa čl. 4.7 tejto smernice, resp. podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).

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.

Kvalitu podzemných vôd môže narušiť najmä kontaminácia podzemných vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné všeobecne záväzné právne predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných a povrchových 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 je potrebné mať vypracovaný havarijný plán podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. 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 nácviiku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Počas prevádzky je možná kontaminácia podzemných vôd odpadovými vodami stekajúcimi z povrchu vozovky, v prípade, že by neboli zachytené a čistené (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečisťujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy). Voda odtekajúca z vozovky obsahuje znečisťujúce látky, ktoré môžu mať vplyv na akosť vody, pričom ide najmä o chloridy pochádzajúce z posypových solí, polycyklické aromatické uhľovodíky (PAU), fenoly a ťažké kovy (olovo, nikel, kadmium, chróm a meď). V prípade obohatenia zrážkových vôd odtekajúcich z

cestného telesa sa uvažujú dva typy kontaminantov a to posypová soľ pri ošetrovaní vozovky v zimnom období a ropné uhľovodíky z úkvapov a oplachovania podvozkov áut pri dažďových zrážkach v priebehu roka. Posypové soli patria k látkam, ktoré sa nesorbujú, nedochádza k ich degradácii a ktoré sa nezmenené pohybujú pôdnym i horninovým prostredím (nesaturovanou zónou) a potom aj zvodneným hydrogeologickým kolektorom (saturovanou zónou). K znižovaniu obsahu kontaminantu v podzemnej vode dochádza riedením. Indikáciou znečistenia podzemnej vody z komunikácií je nárast koncentrácie chloridov a hodnoty vodivosti.

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.

Projektovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v okolí areálu Slovnaft a.s. prechádza územím s indukovaným - usmerneným prúdením podzemnej vody systému HOPV. Podzemná voda v západnej časti Slovnaftu tak bude usmerňovaná umelou hydraulickou clonou do areálu Slovnaftu a.s. *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.

Zmena navrhovanej činnosti sa nachádza čiastočne v Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov, pričom počas jej výstavby a prevádzky sa nenavrhujú také aktivity, ktoré by predstavovali zakázané činnosti v tomto chránenom území, ktoré sú uvedené v § 31 zákona 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), resp. ani sa o sebe nie je takouto činnosťou.

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. pôdných 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 12o môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracovávaní projektu a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou kríkov.

Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta potenciálnym zdrojom kontaminácie územia v najbližšom okolí cesty. 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.

Zábery pôdy:

Celkový trvalý záber poľnohospodárskej pôdy 15,2713 ha

Celkový trvalý záber lesných pozemkov 1,5536 ha

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

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Rýchlostná cesta nezasahuje do národnej sústavy chránených území alebo ich ochranných pásiem. Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty prechádza väčšinou ruderalizovanými plochami s výskytom nepôvodných druhov a hojným výskytom invázných druhov, záhradami a poľnohospodárskou pôdou, t.j. biotopmi X3 Nitrofilná ruderalna vegetácia mimo sídiel, X4 Teplomilná ruderalna vegetácia mimo sídiel, X7 Intenzívne obhospodarované polia, X8 Porasty invázných neofytov – tieto typy biotopov nepatria medzi biotopy európskeho významu alebo biotopy národného významu. V trase rýchlostnej cesty R7 sa v záhradkárskej osade v priestore MÚK Slovaftská nachádza vodná plocha, ktorá má charakter prírodnej stojatej vody a predstavuje pravdepodobne zvyšok mŕtveho ramena eutrofného charakteru.

V čase prieskumu (S. Kubalová, 09/2014, 2015) bola osídlená porastmi rožkatca ponoreného (*Ceratophyllum demersum*), stolíčka klasnatého (*Myriophyllum spicatum*) a žaburinky menšej (*Lemna minor*). Prírodný charakter vodnej plochy a druhová skladba vodných makrofytov indikoval možnosť, že ide o biotop európskeho významu Vo 2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharion. Vodnú plochu, na ktoré je biotop viazaný je možné v zmysle § 2 ods. 2 písm. g) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov považovať za mokrad. Podľa § 6 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu zasypávaním, odvodňovaním, ťažbou trstia, rašeliny, bahna a riečného materiálu, vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody okrem vykonávania týchto činností správcom vodného toku v súlade s osobitným predpisom. Lokalizácia v rámci záhradkárskej kolónie túto plochu výrazne poznačila, na jej brehoch a vo vode sa nachádza množstvo komunálneho odpadu. Vodné plochy patria medzi azonálne typy biotopov, pre ktoré bola v Metodike mapovania nelesných biotopov (ŠOP SR, 2014) stanovená minimálna veľkosť samostatného mapovania 0,3 ha. Veľkosť plochy biotopu bola stanovená 0,077 ha.

To znamená, že plocha biotopu nedosahuje minimálnu veľkosť 0,3 ha v zmysle uvedenej metodiky a uvedený biotop nie je možné klasifikovať ako biotop európskeho významu. Pri juhozápadnom cípe areálu Slovaftu trasa rýchlostnej cesty R7 na krátkom úseku zasahuje do okrajovej časti územia európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy. V dotknutej časti územia sa nachádza lesný porast (LHC Rusovce, LC Podunajské Biskupice, dielec 305 a 306). Trvalý záber má rozlohu 7 492,721 m². Z fytoecologického hľadiska ide o tvrdý lužný les asociácie *Fraxino-Populetum* Jurko 1958, jeho druhová skladba a štruktúra je však narušená. V etáži drevín aj v podrade sa nachádza hojná prímes agáta bieleho (*Robinia pseudoacacia*) a inváznej dreviny pajaseňa žliazkatého (*Ailanthus altissima*). Stromy netvorí súvislý zápoj, v redšie zapojených častiach je hojne zastúpená invázna

bylina zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*), zaznamenaný bol tiež ďalší invázny druh pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*). Napriek tomu, že lesný porast ako celok predstavuje biotop európskeho významu Ls 1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy, teleso rýchlostnej cesty bude prechádzať len jeho narušenou časťou, ktorú už možno považovať za zmenený les. Podľa aktuálneho prieskumu biotopov realizovaného v rámci DSP (Zvädělík, Kubalová, 11/2015), realizovaného podľa Metodiky mapovania nelesných biotopov (ŠOP SR, 01/2014) a metodického pokynu Mapovania lesných biotopov (ŠOP SR, 06/2013), uvedený porast nie je klasifikovaný ako biotop európskeho významu.

Z hľadiska vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno v prípade realizácie rýchlostnej cesty hovoriť o vplyvoch priamych počas výstavby a to vo forme záberu, resp. zánik biotopu alebo o jeho fragmentácii a vo forme výrubu drevín rastúcich mimo les, resp. o odlesnení v rámci lesných pozemkov, ako aj vo forme priamej likvidácie rastlín a biotopov živočíchov a úhynom menej pohyblivých druhov živočíchov. Sekundárne pôsobenie výstavby, resp. prevádzky rýchlostnej komunikácie je spojené s vytvorením, resp. posilnením bariéry v migračnom koridore, znečisťovaním ovzdušia, produkciou hluku, vyrušovaním živočíchov, svetelným smogom, zmenou vodného režimu a mikroklimy. S realizáciou nových stavebných diel je spojené aj rozširovanie a prenikanie nových, často inváznych druhov rastlín do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne prístupných oblastiach.

Navrhovaná zmena činnosti je situovaná prevažne v krajine s prvým stupňom ochrany (okrem územia, kde zasahuje do lokality SKÚEV0295 Biskupické luhy, kde platí 2. Stupeň územnej ochrany) v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Z hľadiska Európskej siete chránených území Natura 2000, tak pri juhozápadnom cípe areálu Slovnaftu trasa rýchlostnej cesty R7 na krátkom úseku zasahuje do okrajovej časti územia európskeho významu SKÚEV0295 Biskupické luhy. V dotknutej časti územia sa nachádza lesný porast (LHC Rusovce, LC Podunajské Biskupice, dielec 305 a 306).

V rámci Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín (Alfa 04, a.s., 11/2015) bolo v záujmovom území stavby zistených 6 064 ks stromov a 13 210 m² krovín, z ktorých je na 2 462 ks stromov a 11 710 m² krovín potrebný súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom. Na základe inventarizácie drevín orgány ochrany prírody vydali rozhodnutia o súhlase s výrubom drevín. Zároveň boli stanovené podmienky výrubu a určená výška finančnej náhrady za vyrúbané dreveniny do výšky vypočítanej spoločenskej hodnoty. V rámci projektovej dokumentácie bol vypracovaný návrh výsadby novej zelene v objektoch vegetačných úprav.

Navrhovaná zmena nebude predstavovať zvýšené nároky na výrub drevín a zásah do biotopov.

Vplyvy na krajinu – štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz

Predmetné územie je už v súčasnosti do značnej miery antropogénne pozmenené, pričom antropický tlak na súčasnú krajinnú štruktúru sa s rozvojom sídla iba zintenzívňuje. Dominantným typom súčasnej krajinnej štruktúry záujmového územia je krajina poľnohospodársky obrábaná, resp. neobrábaná, doplnená krajinou štruktúrou urbanizovaného priestoru sídelnej štruktúry s obytnou, obslužnou, výrobnou, rekreačnou, technickou a dopravnou funkciou na pozadí s prírodnou štruktúrou lesných porastov v okolí rieky Dunaj a areálom Slovnaftu. Z hľadiska štruktúry krajiny a jej využívania nedôjde zmenou navrhovanej činnosti zmene oproti zmenám č. 1. Smerové vedenie trasy je zastabilizované a navrhované zmeny v technickom riešení rýchlostnej cesty R7 riešia hlavne vertikálnu členitosť. Z tohto pohľadu medzi stavebnými objektmi SO 202 a SO 203 dôjde k zníženiu nivelety a v prípade priestoru medzi stavebnými objektmi SO 203 a SO 204 zasa k zvýšeniu nivelety. Jednou z najvýznamnejších zmien je zmena konštrukcie mostu estakády SO 203, tzn. skrátenie estakády a v časti mostu 203 sa bude nachádzať násyp a oporné múry. Uvedené bude mať vplyv na krajinný obraz a na pohľady na krajinu a to tak, že v priestore medzi stavebnými objektmi SO 202 a SO 203 dôjde k otváraniu pohľadov do okolitej krajiny a v prípade priestoru medzi stavebnými objektmi SO 203 a SO 204 zas k opačnému efektu, pričom na pohľady bude mať vplyv vybudovanie skrátenie estakády, násypov a oporných múrov, pričom najvýznamnejší bude tento vplyv v blízkosti SO 203. Aj napriek uvedenému bude území dominovať silueta areálu Slovnaft a nadzemné

produktovody (hlavne z diaľkových pohľadov), pričom zmenou navrhovanej činnosti dôjde k posilneniu antropogénnych prvkov vo vizuálnom vnímaní krajiny. V severnej časti trasy budú dominantnými prvkami MÚK Slovaftská a estakáda Malé Pálenisko ponad Malý Dunaj. Najmenej rušivo bude pôsobiť vedenie rýchlostnej cesty pozdĺž západného okraja podniku Slovaft, a.s. Územie v tejto časti je značne antropicky narušené, nemá žiadnu krajinársku a sceneristickú 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 Slovaft a.s. a MÚK Ketelec. Vzhľadom na prevažujúce plochy poľnohospodárskej krajiny a menších lesných plôch a plôch nelesnej drevinovej vegetácie, tu bude rýchlostná cesta novým prvkom v krajine. Vplyv na krajinný ráz zmiernuje výškové vedenie rýchlostnej cesty. 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 skupinové výsadby rôznych druhov stromov tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou výškovou a farebnou štruktúrou. Zároveň v mieste migrácie zveri (SO 210), 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 vertikálneho osadenia nemajú významný vplyv na celkový obraz v krajine, resp. na funkčnú štruktúru. Zmenou navrhovanej činnosti nebudú významne znečistené pohľady na kultúrno-historické hodnoty širšieho územia alebo významné krajinárske miesta, resp. krajinné prvky s ohľadom na už vykonané hodnotenie vplyvu na krajinu v rámci posúdenia navrhovanej činnosti a zmeny č. 1.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Stavba rýchlostnej cesty R7 je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Časť územia, kde R7 prechádza cez SKÚEV0295 Biskupické luhy, parcela č. 3990/11 a časť parcely č. 3974/27, sa nachádza v druhom stupni ochrany podľa uvedeného zákona.

Do územia stavby rýchlostnej cesty nezasahuje žiadne chránené územie národnej siete chránených území. V širšom území sa nachádzajú tieto chránené územia:

- CHKO Dunajské luhy - trasa v cca km 4,300 - 4,800 prechádza cca 60 - 80 m od hranice územia,
- PR Kopáčsky ostrov - nachádza sa v rámci CHKO Dunajské luhy, cca 760 m západne od trasy,
- PP Panský diel - nachádza sa v rámci CHKO Dunajské luhy, cca 560 m západne od trasy.

Z pohľadu už realizovaných posúdení navrhovanej činnosti a jej zmeny č. 1 na životné prostredie, nebude realizácia zmeny č. 3 predstavovať zásadné zmeny v ovplyvnení uvedených chránených území národnej úrovne (nezasahuje do nich), pričom vplyvy ako vyrušovanie, zvýšenie produkcie hluku, znečisťovanie ovzdušia, záberu, resp. zánik biotopu alebo jeho fragmentácia, výrubu drevín rastúcich mimo les, resp. odlesnenie v rámci lesných pozemkov, likvidácia rastlín a biotopov živočíchov, úhyn menej pohyblivých druhov živočíchov, vytvorenie, resp. posilnenie bariéry v migračnom koridore, svetelný smog, zmena vodného režimu a mikroklimy, rozširovanie a prenikanie nových, často invázných druhov rastlín do okolia budú približne na úrovni uvedených posúdení.

V koridore predmetnej stavby dochádza k zásahu do sústavy osobitne chránených území v rámci európskej siete Natura 2000. Navrhovaná trasa čiastočne zasahuje do lokality SKÚEV0295 Biskupické luhy v úseku cca 4,42 – 4,55 km, v dĺžke cca 130 m. Trasa zasahuje len do okrajovej časti ÚEV, ktorá je situovaná pri oplotení areálu Slovaftu a prechádza ňou spevnená cesta pozdĺž trasy VN 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. Chránené vtáčie územie SKCHVÚ007 Dunajské luhy sa nachádza vo vzdialenosti cca 30 m v polohe cca 4,5 km. 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). Redukcia plochy biotopov, 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 napĺňania 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. 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. Hranica Ramsarskej lokality Dunajské luhy sa nachádza 40 m od trasy R7 cca v km 3,200 – 3,350 a 30 m v km 4,400 – 4,800. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívne vplyvy na mokradľ medzinárodného významu.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz prechádza v blízkosti Chránenej krajinej oblasti Dunajské luhy, ktorá je v rámci ÚSES súčasťou biokoridoru nadregionálneho významu Bratislavské luhy (cca 30 m od hranice biocentra v polohe cca 4,5 km) a v rámci sústavy Natura 2000 je tiež súčasťou chráneného vtáčieho územia SKCHVU007 Dunajské 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).

V prípade teraz navrhovaných zmien č. 3 má dôjsť k skráteniu estakády, tzn. SO 203 Estakáda Malé Pálenisko na R7 v km 1.500, tzn. ku križovaniu nadregionálneho biokoridoru Malý Dunaj v silne urbanizovanom prostredí, v susedstve nákladného prístavu, súbežne s existujúcim premostením rieky železničnou vlečkou, pričom však podmienka nezasahovania do zemského povrchu v rámci medzihrádzového priestoru a do samotného vodného toku, zostane zachovaná, teda aj voľný priestor pre potreby migrácie živočíchov v tomto priestore.

Uvedené je plne akceptované aj z ohľadom na požiadavky Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, ktoré vyplynuli z prerokovania navrhovaných zmien (č. 3) navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“, ktoré sa uskutočnili dňa 27. 06. 2017 (viď. Záznam z prerokovania zmien navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky, ktorý je súčasťou príloh tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti).

Parametre mostu zaručujú, že funkcie biokoridoru zostanú zachované.

Navrhovaná zmena nebude mať negatívny vplyv na územný systém ekologickej stability.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme.

Významné vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme neočakávajú. Zmenou navrhovanej činnosti sa vplyvy na túto oblasť nezmenia.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy na uvedené zložky sa neočakávajú.

Vplyvy na archeologické a paleontologické náleziská.

V hodnotenom území nie sú v súčasnosti známe a evidované žiadne archeologické a paleontologické náleziská a doposiaľ realizovaným prieskumom v trase rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz - Bratislava Ketelec neboli potvrdené archeologické a paleontologické náleziská. Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického náleziská podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, v súlade s § 127 stavebného zákona.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Z pohľadu kumulatívnych a synergických vplyvov vo vzťahu ku realizácii R7 a D4 a rozvojových zámerov (komplex Dunajské predmestie, LP Čierny Les, Nový prístav, MÚK Vlčie Hrdlo) možno konštatovať, že zmena navrhovanej činnosti č. 3 nebude mať významných príspevkov k týmto vplyvom (záber pôdy, hluk, vibrácie, svetelné znečistenie, ovplyvnenie vodného režimu, vplyv na horninové prostredie a reliéf, znečistenie ovzdušia, zmeny klimatických ukazovateľov, vplyv na rastlinstvo, živočíšstvo a ich biotopy, chránené územia, rozvoj územia a infraštruktúry, obyvateľstvo a jeho zdravie, lesné, vodné a odpadové hospodárstvo, priemysel a služby, obytnú a rekreačnú funkciu, šport, poľnohospodársku výrobu, krajinu a jej štruktúru, ekologickú stabilitu a biodiverzitu, scenériu krajiny a jej stabilitu, urbánny komplex a využívanie zeme, vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, významné geologické lokality, kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a vplyvy na archeologické a paleontologické náleziská), resp. bude na úrovni už posúdenej navrhovanej činnosti a jej zmeny č. 1.

Súčasný negatívny účinok kumulatívnych vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutých obcí a mestských častí, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz. Plynulosť dopravy na rýchlostnej ceste, významne prispieje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v zastavanom území dotknutých obcí, resp. mestských častí.

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

Identifikácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti

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

Zmeny v objektoch preložiek ciest, cyklistického chodníka, prístupových ciest a obchádzok.

Zmena v cestných objektoch predstavuje úpravu smerového a výškového vedenia a polohy vzhľadom k aktualizácii zamerania (predrealizačné zameranie) a zmene nivelety rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz.

101-00 Rýchlostná cesta R7

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa. Úprava vedenia nivelety z dôvodu zníženia kubatúry násypového telesa.

102-00 Mimoúrovňová križovatka Slovaftská

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Úprava výškového riešenia z dôvodu zmeny nivelety SO 101-00. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

103-00 Vetvy R7 MÚK Ketelec D4

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Úprava výškového riešenia z dôvodu zmeny nivelety D4. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa. *104-00 Miestna zberná komunikácia Prístavná – Slovnaftská*

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

105-00 Preložka vetvy MÚK Prievoz Bajkalská - Prístavná

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

106-00 Preložka vetvy MÚK Prievoz Prístavná - OK Prístavný most

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

107-00 Miestna obslužná komunikácia pre objekt ŽSR Panonia

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

108-00 Miestna obslužná komunikácia - prístav

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

109-00 Obratisko na Slovnaftskej ulici

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

110-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie - Slovnaftskej ulice

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

111-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie - Komárňanskej ulice

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

112-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie - Lúčnej ulice

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

113-00 Preložka miestnej obslužnej komunikácie - Malé Pálenisko

Zmena tvaru a rozsahu zemného telesa z dôvodu aktualizácie zamerania. Zmena rozsahu zemných prác z dôvodu spresnenia metódy zakladania telesa.

Zmena podlažia pod telesom vybraných komunikácií 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 polymérových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je možnosť použitia všetkých spôsobov zmeny podložia pri vybraných cestných objektoch, napr. pri objekte kde bola navrhnutá stabilizácia podložia, je teraz možnosť použitia aj ostatných spôsobov zmeny podložia (výmena podložia, použitie geosyntetík) a naopak. Ďalšou zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mostov. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v objektoch sú minimálne a sú technickým spresnením stavebno-technického riešenia navrhovanej činnosti. Nedôjde k zväčšeniu záberov pôdy, ani k navýšeniu výrubov drevín a zásahom do biotopov.

Zmeny v mostných objektoch.

201-00 Most na R7 nad miestnou komunikáciou v km 0.759 R7

Zmena predstavuje úpravu rozmerov nosnej konštrukcie. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

202-00 Most na R7 nad miestnou komunikáciou v km 0.863 R7

Zmena tvaru a typu spodnej stavby a NK, mierna zmena rozpätia mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

203-00 Estakáda Malé Pálenisko na R7 v km 1.500 R7

Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí a zmenšenie počtu otvorov mosta, spolu s nahradením mostných polí RSS stenou. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

204-00 Most na R7 nad produktovodom v km 1.997 R7

Zmena tvaru a typu spodnej stavby a NK, zmena rozpätia a otvoru mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

209-00 Most nad R7 na miestnej komunikácii v km 4.382 R7

Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí a zmenšenie počtu otvorov mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

210-00 Viacúčelový most nad R7 v km 5.450 R7

Zmena predstavuje miernu úpravu tvaru konštrukcie a rozpätia. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

211-00 Most nad R7 na poľnej ceste v km 6.058 R7

Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí polí a zmenšenie počtu otvorov mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

212-01 Most na miestnej komunikácii nad cyklistickým chodníkom v km 0.295 MK

Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätia a rozmerov otvoru. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

212-02 Most na miestnej komunikácii nad cyklistickým chodníkom v km 0.314 MK

Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätia a rozmerov otvoru. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

214-00 Most na miestnej komunikácii nad produktovodom v km 0.370 MK Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätia a rozmerov otvoru mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

215-00 Most na miestnej komunikácii nad horúcovodom v km 0,770 MK

Zmena tvaru a typu spodnej stavby a NK, zmena rozpätia a otvoru mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby.

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

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

- malopriemerové pilóty.

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 a ani s územiami európskej siete Natura 2000. Zmeny v mostných objektoch nepredstavujú významný vplyv, ktorý by ovplyvnil funkčnosť v trasách migračných koridorov, resp. by spôsobil významný vplyv na krajinu a ich scenériu. Zmeny v spôsobe zakladania mostných objektov nebudú mať negatívny vplyv na kvalitu a kvantitu podzemných a povrchových vôd.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou.

Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, zmeny a doplnky 05 dáva do súladu plánovanú trasu rýchlostnej cesty R7 s ÚP BA, schválený bol mestským zastupiteľstvom Všeobecným záväzným nariadením hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, č. 10/2014, ktorým sa mení a dopĺňa všeobecné záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 4/2007, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení všeobecne záväzného nariadenia č. 12/2008, všeobecne záväzného nariadenia č. 17/2011 a všeobecne záväzného nariadenia č. 5/2014 z 24.10.2014 (účinnosť od 10. 11. 2014).

Význam očakávaných vplyvov

1. *pravdepodobnosť vplyvu* – popísané vplyvy majú vysokú pravdepodobnosť účinku
2. *rozsah vplyvu (napr. veľkosť dotknutej geografickej oblasti a veľkosť dotknutej populácie)* – vplyv bude pôsobiť podľa výpočtov hlukovej a emisnej štúdie s klesajúcou intenzitou od telesa komunikácie
3. *pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice* - zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.
4. *veľkosť a komplexnosť vplyvu* – vplyvy budú komplexné, nedá sa oddeliť vplyv hluku a emisií, nakoľko idú z jedného zdroja (dopravných prostriedkov)
5. *trvanie, frekvenciu a vratnosť vplyvu* – vplyvy sú nevratné (záber pôdy, bariérový efekt, trvalý hluk podľa intenzity prevádzky a ďalšie).

Návrh zmierňujúcich opatrení zmeny navrhovanej činnosti

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

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.

ZÁVER

Správny orgán bol vedený úvahou, že rýchlostná cesta R7 a jej zmeny sú v danom úseku celospoločensky potrebné. Trasa je v súlade s ÚPN BSK a s ÚP obcí.

K zmene trasy neboli zaslané záporné stanoviská od pripomienkujúcich subjektov. Požiadavky verejnosti MŽP SR jednotlivo preskúmalo a stotožnilo sa s vysvetlením investora.

Pri posudzovaní zmeny neboli identifikované také závažné negatívne vplyvy, ktoré by znemožňovali realizáciu zmeny.

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 posudzovania vplyvov na životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia dorúčením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť 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. Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, OUGG, Laurinská 7, 814 99 Bratislava 1
3. Mestská časť Bratislava - Podunajské Biskupice, Miestny úrad, Trojičné nám. 11, 821 06 Bratislava
4. Mestská časť Ružinov, Miestny úrad, Mierová 21, 827 05 Bratislava
5. Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka

Na vedomie

6. Ministerstvo dopravy a výstavby, 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, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
15. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
16. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
17. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
18. MDV SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
19. Ministerstvo dopravy a výstavby, sekcia dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
20. Mesto Bratislava, mestský úrad, ref. špeciálneho stavebného úradu, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava
21. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, odbor ochrany vôd, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
22. Okresný úrad, odbor výstavby a bytovej politiky, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
23. MČ Bratislava – Ružinov, miestny úrad, špeciálny stavebný úrad, Mierová 21, 827 05 Bratislava