



## **Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva**

**Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie**  
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

---

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie 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, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

### **ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**

Číslo: 194/2019-1.7/zg (8475/2019), (8476/2019 - interný)

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

##### **1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

##### **2. Identifikačné číslo**

35 919 001

##### **3. Sídlo**

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

#### **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

##### **1. Názov**

„Rýchlostná cesta R7 Mliečny – Dolný Bar“

## 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Mliečny – Dolný Bar“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) je výstavba rýchlostnej cesty R7 s južným obchvatom mesta Dunajská Streda a obcí Povoda a Dolný Bar, vďaka ktorej sa majú skvalitniť podmienky dopravy, zvýšiť plynulosť a bezpečnosť účastníkov cestnej premávky, ako aj znížiť negatívne dopady na životné prostredie v dotknutých obciach.

## 3. Užívateľ

Užívateľom navrhovanej činnosti bude motoristická verejnosť.

## 4. Umiestnenie

Kraj: Trnavský  
Okres: Dunajská Streda  
Obec: Dunajská Streda, Vrakúň, Kútники, Povoda, Dolný Bar, Dolný Štál, Kostolné Kračany  
Katastrálne územie: Kostolné Kračany, Mliečany, Líder Tejed, Nekyje na ostrove, Pódafa, Čenkesfa, Heďbeneéte, Dolný Bar, Horný Štál  
Parcelné č.: Parcelné čísla budú zadefinované v rámci konania o územnom rozhodnutí, kedy bude známa výsledná trasa nového úseku rýchlostnej cesty R7 Mliečny - Dolný Bar

Koridor navrhovaného nového prepojenia medzi úsekmi stavieb „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ a „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ sa nachádza v úseku medzi plánovanými mimoúrovňovými križovatkami Mliečany a Dolný Bar, s vedením trasy rýchlostnej cesty R7 južne od existujúcej cesty I/63 medzi obcami Povoda, Mad a Dolný Bar. Navrhované trasy variantných riešení sú vedené cez poľnohospodársky využívané pôdy, ponad vodný kanál a prechádzajú extravilánom obcí Mliečany, Vrakúň, Povoda, Kútники, Dolný Bar a Dolný Štál. Na začiatku trasy sa rýchlostná cesta R7 v križovatke Mliečany odkláňa južne od existujúceho koridoru cesty I/63 a na konci úseku pri obci Dolný Štál križuje cestu I/63.

## 5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Začiatok výstavby: II. polrok 2023  
Ukončenie výstavby a uvedenie do prevádzky: I. polrok 2026  
Ukončenie činnosti: nedefinované

## 6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Trasa rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar je vedená v dvoch variantoch:

### Variant 1 (červený)

Variant 1 (červený) pozostáva z návrhu rýchlostnej cesty R7 v kategórii R 24,5/120. Začiatok úpravy km 0,000 je v km 32,349509 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ tmavomodrý variant A1 alternatíva II. V priestore križovatky Mliečany sa navrhovaná trasa odkláňa južne pomedzi obce Mliečany a Povoda, kde križuje v km 1,630522 Líderský kanál, v km 2,320935 miestnu komunikáciu prepájajúcu obec Povoda a Mliečany, v km 3,098378 odvodňovací kanál Gabčíkovo – Topoľníky a v km 3,536462 prístupovú komunikáciu k Bohel'ovskému kanálu. Od km 4,112523 trasa ďalej pokračuje priamym úsekom

až po km 7,000299, kde prechádza do pravotočivého oblúka tak, aby sa napojila na nasledujúcu stavbu „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“. Koniec úseku km 9,643362 je v km 44,287985 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ bledomodrý variant B1 modifikovaný. Dĺžka úpravy červeného variantu je 9,643362 km. V rámci navrhovaného úseku sa uvažuje s vybudovaním mimoúrovňovej križovatky Mliečany a mimoúrovňovej križovatky Dolný Bar.

### **Variant 2 (modrý)**

Variant 2 (modrý) pozostáva z návrhu rýchlostnej cesty R7 v kategórii R 24,5/120. Začiatok úpravy km 0,000 je v km 32,349509 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ tmavomodrý variant A1 alternatíva II. V priestore križovatky Mliečany sa navrhovaná trasa odkláňa južnejšie od červeného variantu pomedzi obce Mliečany a Povoda, čím sa dostáva do väčšej vzdialenosti od obce Povoda. Na trase križuje v km 1,682134 Líderský kanál, v km 2,283123 miestnu komunikáciu prepájajúcu obec Povoda a Mliečany, v km 3,077124 odvodňovací kanál Gabčíkovo – Topoľníky a v km 3,529312 prístupovú komunikáciu k Bohelovskému kanálu. V ďalšom úseku smerové vedenie rýchlostnej cesty R7 zohľadňuje kolmé preklopenie vodného kanála v km 4,336138 a 5,679021, pričom sa trasa výraznejšie odkláňa od obce Mad. Následne sa rýchlostná cesta R7 ľavotočivým oblúkom dostáva do trasy červeného variantu, kde od km 7,266073 prechádza do pravotočivého oblúka tak, aby sa napojila na nasledujúcu stavbu „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“. Koniec úseku km 9,759909 je v km 44,287985 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ bledomodrý variant B1 modifikovaný. Dĺžka úpravy modrého variantu je 9,759909 km. V rámci navrhovaného úseku sa uvažuje s vybudovaním mimoúrovňovej križovatky Mliečany a mimoúrovňovej križovatky Dolný Bar.

Základné technické parametre rýchlostnej cesty R7 sú dané normou STN 73 6101 pre požadovanú kategóriu R 24,5/120 z hľadiska:

- smerového vedenia - polomery smerových oblúkov;
- výškového vedenia - pozdĺžny sklon nivelety a polomery výškových oblúkov;
- rozľadu na zastavenie - zosúladienie smerového vedenia a vypuklých výškových oblúkov;
- dodržanie maximálneho výsledného sklonu vozovky a požiadaviek na zostupnice a zostupnice.

### **Šírkové usporiadanie**

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty R7 je v kategórii R 24,5/120, ako 4-pruhovej smerovo rozdelenej cesty, a zodpovedá nasledovným rozmerom:

- |  |            |
|--|------------|
| • šírka jazdného pruhu   | 4 x 3,50 m |
| • šírka stredného deliaceho pásu                               | 3,00 m     |
| • šírka vnútorných vodiacich prúžkov                           | 2 x 0,50 m |
| • šírka vonkajších vodiacich prúžkov                           | 2 x 0,25 m |
| • šírka spevnenej časti krajnice                               | 2 x 2,50 m |
| • šírka nespevnenej časti krajnice započítanej do voľnej šírky | 2 x 0,50 m |
| • voľná šírka rýchlostnej cesty                                | 24,50 m.   |

Pripájacie a odbočovacie prídavné pruhy v križovatkách sú navrhnuté v šírke 3,50 m, pričom rozšírenie sa vykoná na úkor spevnenej časti krajnice v súlade s STN 73 6101. Medzi prídavným a jazdným pruhom bude vodiaci prúžok šírky 0,25 m.

## Konštrukcia vozovky

Vozovka rýchlostnej cesty R7 je uvažovaná ako polotuhá s krytom z asfaltového koberca modifikovaného strednozrnného hrúbky 40 mm.

## Navrhované mimoúrovňové križovatky:

Mimoúrovňová križovatka Mliečany	- Variant 1 (červený) - km 1,084 787
	- Variant 2 (modrý) - km 1,086 162
Mimoúrovňová križovatka Dolný Bar	- Variant 1 (červený) - km 8,905 067
	- Variant 2 (modrý) - km 9,013865

## Navrhované mosty:

### Variant 1 (červený)

a) mosty na rýchlostnej ceste R7	10
b) mosty nad rýchlostnou cestou R7	4
c) ostatné mosty	2

### Variant 2 (modrý)

a) mosty na rýchlostnej ceste R7	10
b) mosty nad rýchlostnou cestou R7	4
c) ostatné mosty	2

## Variant 1 (červený)

Objekt	Názov	Šírka (m)	Dĺžka (m)
201-00	Most na R7 v km 0,207 608 cez Mliečanský kanál	2 x 11,5	9,0
202-00	Most nad R7 v km 1,084 787 na preložke cesty II/507	19	55,0
203-00	Most na R7 v km 1,630 522 cez Lidérsky kanál	2 x 11,5	6,0
204-00	Most nad R7 v km 2,320 935 na miestnej komunikácii	10,0	55,0
205-00	Most na R7 v km 3,098 378 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	37,0
206-00	Most na R7 v km 3,536 462 nad prístupovou komunikáciou	7,5	12,0
207-00	Most na R7 v km 4,197 342 nad cestou III/1394	2 x 11,25	18,0
208-00	Most na R7 v km 4,418 724 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	55,0
209-00	Most na R7 v km 5,468 990 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	46,0
210-00	Most nad R7 v km 6,290 730 na ceste III/1397	10,0	55,0
211-00	Most na R7 v km 8,087 786 cez bezmenný kanál	2 x 11,5	6,0
212-00	Most nad R7 v km 8,271 572 na vetve križovatky Dolný Bar	9,0	55,0
213-00	Most nad R7 nad preložkou cesty I/63 na vetve križovatky Dolný Bar	9,0	40,0
214-00	Most na R7 v km 8,905 067 nad preložkou cesty I/63	63,0	30,0
215-00	Most na R7 v km 9,300 000 cez bezmenný kanál	2 x 11,5	6,0
216-00	Most na preložke cesty I/63 cez Mliečanský kanál	11,5	9,0

**Variant 2 (modrý)**

Objekt	Názov	Šírka (m)	Dĺžka (m)
201-00	Most na R7 v km 0,207 608 cez Mliečanský kanál	2 x 11,5	9,0
202-00	Most nad R7 v km 1,086 162 na preložke cesty II/507, II/507	19,0	55,0
203-00	Most na R7 v km 1,682 134 cez Lidérsky kanál	2 x 11,5	6,0
204-00	Most nad R7 v km 2,283 123 na miestnej komunikácii	10,0	55,0
205-00	Most na R7 v km 3,077 124 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	37,0
206-00	Most na R7 v km 3,529 312 nad prístupovou komunikáciou	7,5	12,0
207-00	Most na R7 v km 4,194 146 nad cestou III/1394	2 x 11,25	18,0
208-00	Most na R7 v km 4,336 138 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	46,0
209-00	Most na R7 v km 5,679 021 cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky	2 x 11,5	37,0
210-00	Most nad R7 v km 6,400 801 na ceste III/1397	10,0	55,0
211-00	Most na R7 v km 8,207 260 cez Bezmenný kanál	2 x 11,5	6,0
212-00	Most nad R7 v km 8,387 141 na vetve križovatky Dolný Bar	9,0	55,0
213-00	Most nad preložkou cesty I/63 na vetve križovatky Dolný Bar	9,0	40,0
214-00	Most na R7 v km 9,013 865 nad preložkou cesty I/63	3,0	30,0
215-00	Most na R7 v km 9,661 679 cez Bezmenný kanál	2 x 11,5	6,0
216-00	Most na preložke cesty I/63 cez Mliečanský kanál	11,5	9,0

Pod mostnými objektami 205-00, 208-00 a 209-00 cez kanál Gabčíkovo – Topoľníky v oboch navrhovaných variantoch sa uvažuje po oboch stranách kanála s priestorom pre súbežné komunikácie potrebné pre prístup počas údržby kanálu.

**Odvodnenie vozovky** rýchlostnej cesty R7 je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážková voda bude zachytávaná cez priľahlé žľaby a vpusty do kanalizácie, odkiaľ bude odvedená do odlučovačov ropných látok a následne do vsakovacích jazierok.

**Navrhnuté protihlukové steny:**

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	Tvar clony	dĺžka v m	výška v m
<b>Variant 1 (červený)</b>					
PHC1	0,200 – 0,500	vľavo	zvislý	300	2,0
PHC2	0,400 - vetva križovatky Mliečany	vpravo	zvislý	500, vetva križ. 100 m	3,0
PHC3	0,835 – 0,995	vpravo	zvislý	160	3,0
PHC4	vetva križovatky – 1,025 – 1,145 – vetva križovatky	vpravo	zvislý	280, vetva križ. 160 m	3,0
PHC5	1,190 – 1,370	vpravo	zvislý	180	3,0
PHC6	2,150 – 2,987	vľavo	zvislý	837	2,5
PHC7	4,045 – 4,495	vpravo	zvislý	450	3,0
PHC8	6,300 – 6,685	vľavo	zalomený od 3,5 m	385	4,0
PHC9	6,685 – 7,455	vľavo	zalomený od 4,5 m	770	5,0
PHC10	7,455 – 7,840	vľavo	zvislý	385	3,0

PHC11	9,140 – 9,643	vpravo	zvislý	503	3,0
<b>Spolu Variant 1 (červený)</b>				<b>4 750</b>	

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	Tvar clony	dĺžka v m	výška v m
<b>Variant 2 (modrý)</b>					
PHC1	0,200 – 0,500	vľavo	zvislý	300	2,0
PHC2	0,440 - vetva križovatky Mliečany	vpravo	zvislý	530, vetva križ. 100 m	3,0
PHC3	0,815 – 1,000	vpravo	zvislý	185	3,0
PHC4	vetva križovatky – 1,035 – 1,165 – vetva križovatky	vpravo	zvislý	290, vetva križ. 160 m	3,0
PHC5	1,190 – 1,360	vpravo	zvislý	170	3,0
PHC6	6,335 – 6,735	vľavo	zvislý	400	4,0
PHC7	6,735 – 7,535	vľavo	zalomený od 4,5 m	800	5,0
PHC8	7,535 – 7,935	vľavo	zvislý	400	3,0
PHC9	9,250 – 9,759	vpravo	zvislý	509	3,0
<b>Spolu Variant 2 (modrý)</b>				<b>3 584</b>	

Navrhovaná činnosť si taktiež vyžiada preložky a úpravy dotknutých ciest, ktorých rozsah je uvedený v nasledujúcich tabuľkách:

#### Variant 1 (červený)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Kategória	Dĺžka (m)
111-00	Preložka cesty I/63 v km 0,000 – 1,500 R7	C 11,5/80	1600
112-00	Okružná križovatka na preložke cesty I/63	D 80	208
113-00	Preložka cesty I/63 v km 7,800 – 9,100 R7	C 11,5/80	1590
114-00	Preložka cesty II/507 v km 1,085 R7	C 9,5/60	610
115-00	Preložka cesty III/1397 v km 6,291 R7	C 7,5/60	732
121-00	Účelová komunikácia v km 2,269 R7	P 6/50	400
122-00	Napojenie rekreačného areálu Relax Park v km 9,000 R7	P 6/50	200
801-00	Prístupová cesta v km 1,640 788 R7	P <sub>p</sub> 4/30	300
802-00	Prístupová cesta v km 3,536 462 R7	P <sub>p</sub> 4/30	604
803-00	Prístupová cesta v km 6,000 R7	P <sub>p</sub> 4/30	2090
804-00	Obchádzková komunikácia v km 2,320 935 R7	P <sub>p</sub> 4/30	500

#### Variant 2 (modrý)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Kategória	Dĺžka (m)
111-00	Preložka cesty I/63 v km 0,000 – 1,500 R7	C 11,5/80	1600
112-00	Okružná križovatka na preložke cesty I/63	D80	208
113-00	Preložka cesty I/63 v km 7,800 – 9,100 R7	C 11,5/80	1590

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Kategória	Dĺžka (m)
114-00	Preložka cesty II/507 v km 1,086 R7	C 9,5/60	610
115-00	Preložka cesty III/1397 v km 6,401 R7	C 7,5/60	732
121-00	Účelová komunikácia v km 2,283 R7	P 6/50	600
122-00	Napojenie rekreačného areálu Relax Park v km 9,000 R7	P 6/50	200
801-00	Prístupová cesta v km 1,697 335 R7	P <sub>p</sub> 4/30	500
802-00	Prístupová cesta v km 3,529 312 R7	P <sub>p</sub> 4/30	748
803-00	Prístupová cesta v km 6,000 R7	P <sub>p</sub> 4/30	1500
804-00	Obchádzková komunikácia v km 2,283 123 R7	P <sub>p</sub> 4/30	500

Z dôvodu kríženia trasy rýchlostnej cesty R7 bude potrebné zrealizovať úpravy vodných tokov:

#### Variant 1 (červený)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Šírka (m)	Dĺžka (m)
321-00	Úprava Mliečanského kanála v km 0,207 608 R7	15	80
322-00	Úprava Lidérskeho kanála v km 1,630 522 R7	10	80
323-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 3,098 378 R7	30	100
324-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 4,418 724 R7	30	160
325-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 5,468 990 R7	30	140

#### Variant 2 (modrý)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Šírka (m)	Dĺžka (m)
321-00	Úprava Mliečanského kanála v km 0,207 608 R7	15	80
322-00	Úprava Lidérskeho kanála v km 1,682 134 R7	10	100
323-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 3,077 124 R7	30	100
324-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 4,336 138 R7	30	110
325-00	Úprava kanála Gabčíkovo-Topoľníky v km 5,679 021 R7	30	100

V oboch variantoch budú vyvolané nasledujúce objekty pre preložky kanalizácií a vodovodov.

#### Variant 1 (červený)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Profil	Dĺžka (m)
501-00	Kanalizácia rýchlostnej cesty R7	DN 200-600	17 000
502-00	Preložka vodovodu v km 1,100 R7	-	415
503-00	Ochrana kanalizácie, výtlak DN150 v km 6,300 R7	DN 150	60
504-00	Ochrana vodovodu DN 300 v km 6,300 R7	DN 300	60

### Variant 2 (modrý)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Profil	Dĺžka (m)
501-00	Kanalizácia rýchlostnej cesty R7	DN 200-600	17 000
502-00	Preložka vodovodu v km 1,100 R7	-	415
503-00	Ochrana kanalizácie, výtlak DN150 v km 6,400 R7	DN 150	60
504-00	Ochrana vodovodu DN 300 v km 6,400 R7	DN 300	60

V trase rýchlostnej cesty R7 a v priestore navrhovaných križovatiek a preložiek sa nachádzajú silové elektrické vedenia, ktoré si vyžadujú úpravu, resp. preloženie do novej polohy.

### Variant 1 (červený)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Dĺžka (m)
601-00	Posúdenie vzdušného VVN vedenia č. 8790/8875	-
602-00	Preložka vzdušného VVN vedenia v km 3,888 R7	695
611-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 1,391 R7	350
612-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 4,055 R7	390
613-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 5,460 R7	235
614-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 5,534 R7	220
615-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 6,198 R7	275
616-00	Preložka vzdušného VN vedenia v križovatke Dolný Bar	490
617-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 8,871 R7	230

### Variant 2 (modrý)

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Dĺžka (m)
601-00	Posúdenie vzdušného VVN vedenia č. 8790/8875	-
602-00	Preložka vzdušného VVN vedenia v km 3,902 R7	695
611-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 1,414 R7	350
612-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 4,022 R7	390
613-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 5,432 R7	350
614-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 5,719 R7	355
615-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 6,331 R7	275
616-00	Preložka vzdušného VN vedenia v križovatke Dolný Bar	490
617-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 8,981 R7	230

V trase rýchlostnej cesty R7 a v priestore navrhovaných križovatiek a preložiek sa nachádzajú nízkonapäťové vedenia, ktoré si vyžadujú úpravu, resp. preloženie do novej polohy.



### Variant 1 červený

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Dĺžka (m)
650-00	Preložka kábla Slovak Telekom v križovatke Mliečany	600
651-00	Preložka kábla Slovak Telekom na ceste III/1397	800
652-00	Preložka kábla Slovak Telekom v križovatke Dolný Bar	900
670-00	Preložka vedení Orange v križovatke Mliečany	5800
671-00	Preložka vedení Orange v križovatke Dolný Bar	3000
672-00	Preložka DOK Slovak Telekom v križovatke Dolný Bar	2x3800
691-00	Informačný systém rýchlostnej cesty	9900

### Variant 2 modrý

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Dĺžka (m)
650-00	Preložka kábla Slovak Telekom v križovatke Mliečany	600
651-00	Preložka kábla Slovak Telekom na ceste III/1397	800
652-00	Preložka kábla Slovak Telekom v križovatke Dolný Bar	900
670-00	Preložka vedení Orange v križovatke Mliečany	5800
671-00	Preložka vedení Orange v križovatke Dolný Bar	3000
672-00	Preložka DOK Slovak Telekom v križovatke Dolný Bar	2x3800
691-00	Informačný systém rýchlostnej cesty	10000

V trase rýchlostnej cesty R7 a v priestore navrhovaných križovatiek a preložiek sa nachádzajú plynovody, ktoré si vyžadujú úpravu, resp. preloženie do novej polohy.

### Variant 1 červený

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Profil (mm)	Dĺžka (m)
701-00	Ochrana VTL plynovodu DN 150 v km 0,500 R7	DN 150	70
702-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,000	DN 300	590
703-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,760 R7	DN 300	151
704-00	Preložka VTL plynovodu DN 80 v km 6,320 R7	DN 80	190
705-00	Preložka STL plynovodu v km 1,140 R7	-	850

### Variant 2 modrý

Číslo časti stavby	Názov časti stavby	Profil (mm)	Dĺžka (m)
701-00	Ochrana VTL plynovodu DN 150 v km 0,500 R7	DN 150	70
702-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,000 R7	DN 300	590
703-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,260 R7	DN 300	151
704-00	Preložka VTL plynovodu DN 80 v km 6,440 R7	DN 80	190
705-00	Preložka STL plynovodu v km 1,140 R7	-	850

Navrhovaná činnosť si vyžiada demoláciu existujúcich mostov:

- Most na ceste I/63 cez Mliečanský kanál. Nosná konštrukcia mosta je tvorená monolitickou železobetónovou doskou dĺžky 2,4m a šírky 15,8 m.
- Most na ceste II/507 nad cestou I/63. Nosná konštrukcia mosta je z prefabrikovaných predpätých nosníkov dĺžky 28,2m a šírky 15,75 m.

Stavebné dvory, ktoré budú slúžiť na dočasnú skládku stavebného materiálu:

- Stavebný dvor SD1 v km 1080 v križovatke Mliečany 5 000 m<sup>2</sup>
- Stavebný dvor SD2 v km 4,200 pri moste 207-00 5 000 m<sup>2</sup>
- Stavebný dvor SD3 v km 8,300 v križovatke Dolný Bar 5 000 m<sup>2</sup>

### III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je podľa prílohy č. 8 k zákonu 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“) zaradená nasledovne:

#### 13. Doprava a telekomunikácie

Pol. číslo	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zisťovacie konanie)
1.	Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov	bez limitu	

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) predložil dňa 13. 09. 2017 na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 22 zákona zámer navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta Mliečany – Dolný Bar“ vypracovaný spoločnosťou Geoconsult, s.r.o., Tomášikova 10/E, 821 03 Bratislava (ďalej len „zámer“). Podľa § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) sa dňom predloženia zámeru začalo správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 správneho poriadku a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona upovedomilo listom č. 8332/2017-1.7/dj zo dňa 02. 11. 2017, že dňom doručenia zámeru začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

Nakoľko predložený zámer nemal potrebné náležitosti podľa prílohy č. 9 zákona MŽP SR podľa § 29 správneho poriadku rozhodnutím č. 8332/2017-1.7/dj zo dňa 19. 09. 2017 prerušilo správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Navrhovateľ predložil doplnený zámer dňa 26. 10. 2017. V zámere boli posudzované okrem nulového variantu 2 varianty riešenia (červený a modrý).

Dňa 10. 01. 2018 sa na MŽP SR uskutočnilo prerokovanie rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti s navrhovateľom. Prerokované boli stanoviská doručené k zámeru a jednotlivé špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, ktoré vyplývali z pripomienok jednotlivých stanovísk. MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti č. 8332/2017-1.7/dj-RH zo dňa 12. 01. 2018. Rozsah hodnotenia určil pre ďalšie hodnotenie okrem nulového variantu varianty uvedené v zámere. V rozsahu hodnotenia bolo zároveň stanovených 11 špecifických požiadaviek. Časový harmonogram nebol určený. Správu o hodnotení navrhovanej činnosti na základe rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti č. 8332/2017-1.7/dj-RH zo dňa 12. 01. 2018 vypracovala spoločnosť ENVICONSULT spol. s r.o. Obežná 7, 010 08 Žilina, v júli 2018.

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

Navrhovateľ doručil dňa 13. 08. 2018 na MŽP SR podľa § 31 zákona správu o hodnotení navrhovanej činnosti vypracovanú podľa prílohy č. 11 zákona.

MŽP SR, zaslalo správu o hodnotení navrhovanej činnosti na zaujatie stanoviska podľa § 31 ods. 1 zákona listom č. 632/2018 zo dňa 14. 08. 2018 rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci. Všeobecne zrozumiteľné zhrnutie bolo podľa § 33 ods. 3 zákona zaslané dotknutej verejnosti. Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola zverejnená na webovom sídle MŽP SR, na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r7-mliecany-dolny-bar>

MŽP SR požiadalo dotknutú obec, aby podľa § 34 ods. 1 zákona informovala o doručení správy o hodnotení navrhovanej činnosti verejnosť a to do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení navrhovanej činnosti a zároveň zverejnila všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámila, kde a kedy je možné do správy o hodnotení navrhovanej činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky, a aby označila miesto, kde sa môžu podávať. MŽP SR zároveň požiadalo dotknutú obec, aby v spolupráci s navrhovateľom, podľa § 34 ods. 2 zákona, zabezpečila verejné prerokovanie navrhovanej činnosti a prizvala naň okrem verejnosti, aj zástupcov príslušného orgánu, rezortného orgánu a dotknutých orgánov. Súčasne bola dotknutá obec upozornená, že termín a miesto verejného prerokovania je dotknutá obec povinná, podľa § 34 ods. 3 zákona, oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním.

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

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti podľa § 34 zákona sa uskutočnilo ako spoločné pre všetky obce, v zasadačke obecného úradu obce Kostolné Kračany dňa 17. 09. 2018 o 16:00 hod.

Termín a miesto verejného prerokovania navrhovanej činnosti oznámil navrhovateľ pozvánkou č. 6796/76199/30103/2018 zo dňa 20. 08. 2018.

Podľa záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa na predmetnom prerokovaní zúčastnili obyvatelia dotknutých obcí, spracovateľ správy o hodnotení navrhovanej činnosti, zástupcovia navrhovateľa a zástupcovia dotknutých obcí.

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti otvoril zástupca navrhovateľa, ktorý privítal prítomných, predstavil ďalších zástupcov navrhovateľa i zástupcu spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti a oboznámil prítomných s programom verejného prerokovania navrhovanej činnosti. Následne poučil prítomných o spôsobe podania prípadných pripomienok k predmetnej zverejnenej správe o hodnotení navrhovanej činnosti a informoval ich, že písomným zaslaním pripomienok na MŽP SR sa stávajú účastníkmi konania. Zároveň informoval prítomných o pokračovaní procesu v zmysle zákona ako aj o nasledovnom povoľovacom procese predmetnej stavby v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „stavebný zákon“). Zástupca spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti informoval verejnosť o procese posudzovania, prezentoval prítomným hlavné body správy o hodnotení navrhovanej činnosti a závery z nej vyplývajúce.

Diskusia mala nasledovný priebeh:

1. Starosta obce Dolný Bar otvoril diskusiu a uviedol, že podaním stanoviska k správe o hodnotení navrhovanej činnosti sa stáva účastníkom konania vo veci pripomienkovania navrhovanej činnosti podľa stavebného zákona. Hlavným problémom je blízkosť trasy k obytným domom obce Dolný Bar, čo má za následok negatívny vplyv na životné prostredie, zhoršenie kvality bývania hlavne mladých obyvateľov (hluk, prach, vibrácie). Následne odovzdal zástupcom navrhovateľa vyjadrenie k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a trval na požiadavke, aby rýchlostná cesta R7 pri obci Dolný Bar bola vo vzdialenosti minimálne 300 metrov od obytnej zóny obce Dolný Bar. S predmetnými navrhovanými variantami riešeného úseku R7 bude súhlasiť len v prípade odklonu trasy od obytnej zóny obce Dolný Bar .

Zástupca navrhovateľa: Vaše vyjadrenie bude súčasťou záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

2. [REDAKOVANÉ] (obyvateľ obce Dolný Bar) má zásadný problém s blízkosťou vedenia trasy R7 od obytných domov. Roh najbližšie postaveného domu je podľa slov obyvateľov od trasy vzdialený cca 80 m. Ide približne o 405 až 500 obyvateľov dotknutej obytnej zástavby a bude mať negatívny vplyv na kvalitu bývania hlavne mladých obyvateľov bytovej zástavby. Z toho dôvodu nesúhlasí s vedením trasy rýchlostnej cesty R7 v oboch variantoch a navrhuje odklon trasy od obytnej zástavby.

Zástupca navrhovateľa: V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie je posudzované územie + - 500 m od osi navrhovanej činnosti, t. z. je možné trasovanie rýchlostnej cesty odkloniť od existujúcej zástavby, čo avšak musí technicky preveriť projektant v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

3. [REDAKOVANÉ] (obyvateľ obce Dolný Bar) mal otázku, z akého materiálu bude navrhovaná protihluková stena, či to bude sklo alebo betón.

Zástupca spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti: Na základe výsledkov z hlukovej štúdie v ďalšom stupni projektovej prípravy sa určí presný rozsah a parametre protihlukových stien, ktoré majú byť navrhnuté ako pohltivé. Od toho sa bude odvíjať aj návrh materiálu, aby bol prijateľnejší z pohľadu scenérie krajiny a architektonicky zapadol do pôvodného územia.

4. [REDAKOVANÉ] (obyvateľ mesta Dunajská Streda) mal otázku ohľadom riešenia dopravnej situácie na ceste 11/507 priamo v meste Dunajská Streda. Ako bude riešená situácia po výstavbe R7, keď sa dá očakávať stiahnutie tranzitnej dopravy zo severu Slovenska?  
Zástupca navrhovateľa: NDS, a.s. pripravuje diaľnice a rýchlostné cesty. Cesty II. a III. triedy sú v kompetencii samosprávnych krajov a cesty I. tried zabezpečuje Slovenská správa ciest.

V rámci verejného prerokovania navrhovanej činnosti boli písomnou formou vyjadrené nasledovné stanoviská verejnosti:

- a) Nesúhlas ani s jedným variantom a preloženie trasy minimálne o 500 m žiadajú: [REDAKOVANÉ]
- b) Preloženie trasy o 500 m: [REDAKOVANÉ]
- c) Preloženie trasy o 1 000 m: [REDAKOVANÉ]
- d) Preloženie trasy na možnú maximálnu mieru: [REDAKOVANÉ]

Dotknutá obec v spolupráci s navrhovateľom vyhotovila záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol MŽP SR doručený spolu s prezenčnou listinou dňa 28. 09. 2018.

*Vyhodnotenie MŽP SR: MŽP SR zobralo do úvahy obavy zo strany verejnosti dotknutej obce ako aj samotného starostu a preto dal za podmienku navrhovateľovi aby odklonil trasu rýchlostnej cesty R7 minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar. Uvedená požiadavka je zahrnutá v podmienkach tohto záverečného stanoviska.*

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

Do doby vypracovania záverečného stanoviska boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská k navrhovanej činnosti (uvedené v skrátenom znení):

**Okresný úrad Dunajská Streda, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č.: OU-DS-OCDPK-2018/018432-02 zo dňa 17. 08. 2018, doručený dňa 20. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 18. 09. 2018) - súhlasí s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti bez pripomienok.

**Okresný úrad Dunajská Streda, odbor starostlivosti o životné prostredie** (list č. OU-DS-OSZP-2018/017314-002 zo dňa 18. 09. 2018, doručený dňa 25. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 21. 09. 2018)

➤ Úsek štátnej správy ochrany ovzdušia (OU-DS-OSZP-2018/017315-002 zo dňa 14. 09. 2018) žiada:

- Zamerať sa na obmedzovanie úniku znečisťujúcich látok;
- Z hľadiska prašnosti dodržiavať všeobecné podmienky prevádzkovania zdrojov v súlade s vyhláškou Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.

➤ Úsek štátnej vodnej správy (OU-DS-OSZP-2018/017333-002 zo dňa 18. 09. 2018) žiada:

- V chránenej vodohospodárskej oblasti všetky činnosti musia byť v súlade s § 31 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.
- Stavebný materiál zabezpečiť z existujúcich štrkovísk; vytvorenie nových ložísk nevyhradených nerastov je neprípustné v zmysle § 31 ods. 4, písm. f) 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.
- Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, dodržať ustanovenia § 39 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.
  - Vyhotoviť posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na podzemné vody z hľadiska požiadaviek rámcovej smernice o vode 2000/60/ES.
  - Zabezpečiť stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky poverenej osoby o tom, či je potrebné vykonať následné posúdenie navrhovanej činnosti podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES.
- Úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny (OU-DS-OSZP-2018/018714-002 zo dňa 20. 09. 2018) bez pripomienok.
- Úsek štátnej správy odpadového hospodárstva (OU-DS-OSZP-2018/017549-002 zo dňa 31. 08. 2018) žiada:
- V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie dodržať zásadu uvedenú na strane 76 správy o hodnotení v časti „Vplyvy na horninové prostredie“, zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom ako priamy vplyv, t.j. súhlasia len s takým zásahom do horninového prostredia, ktorý je málo významný.
  - Násypový materiál zabezpečiť už z existujúcich zdrojov.
  - Nesúhlasí s otvaraním nových zemníkov v chránenej vodohospodárskej oblasti.
  - Vlastník, správca alebo nájomca nehnuteľnosti je povinný bezodkladne po zistení, že na jeho nehnuteľnosti bol nezákonne umiestnený odpad, oznámiť túto skutočnosť príslušnému orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva alebo obci, v ktorej územnom obvode sa táto nehnuteľnosť nachádza.
  - Skladovanie výkopovej zeminy pre pôvodcu odpadu je možné len so súhlasom príslušného orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva - § 97, ods. 1, písm. v).
  - Nakladanie s odpadmi vzniknutých počas výstavby žiadajú zabezpečiť na stavebných dvoroch v súlade so zákonom o odpadoch, lokalizáciu stavebných dvorov žiadajú zapracovať do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.
  - Riešiť zmapovanie environmentálnych záťaží popr. ich sanáciu v súlade so zákonom č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže.

**Mesto Dunajská Streda, Mestský úrad, Odbor stavebný, Oddelenie územného plánovania, výstavby a dopravy (list č. 43725/7044/2018/DS/031-KM zo dňa 12. 09. 2018, doručený dňa 19. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 17. 09. 2018)**

Mestský úrad v Dunajskej Strede súhlasí s obomi predloženými variantmi za nasledovných podmienok:

- 1) Navrhnutá mimoúrovňová Križovatka Mliečany musí byť plnohodnotná z každej strany.
- 2) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Mliečan – mestská časť Dunajskej Stredy (pravá strana). Žiada ich predĺžiť od 0,200 km – vetva križovatky Mliečany – protihluková stena PHC2, Variant 1 červený.
- 3) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Dunajskej Stredy (ľavá strana), žiada ich predĺžiť od 0,000 km do 1,000 km protihluková stena PHC1, Variant 1 červený.

- 4) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Mliečan – mestská časť Dunajskej Stredy (pravá strana). Žiada ich predĺžiť od 0,200 km – vetva križovatky Mliečany – protihluková stena PHC2, Variant 2 modrý.
- 5) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Dunajskej Stredy (ľavá strana), žiada ich predĺžiť od 0,000 km do 1,000 km – protihluková stena PHC1, Variant 2 modrý.
- 6) Nakoľko predložené varianty trasovania rýchlostnej cesty R7 neriešia najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever – juh (II/507 smer Galanta – cesta I/63), žiada v ďalšej etape projektovej dokumentácie riešiť napojenie cesty II/507 na cestu I/63 východne od mesta Dunajská Streda.

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry** (list č. 07644/2018/SCDPK/64615 zo dňa 14. 09. 2018 doručený dňa 20. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 19. 09. 2018)

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií voči predloženej správe o hodnotení neuplatňuje žiadne pripomienky a súhlasí so závermi správy o hodnotení, v ktorých bol ako optimálny variant pre ďalšiu prípravu a realizáciu odporúčaný variant č. 2 (modrý) prípadne kombinácia variantov.

**Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu** (list č.: ÚSMŠ-208-75/2018 zo dňa 30. 08. 2018, doručený dňa 04. 09. 2018, doručený na poštovú prepravu dňa 31. 08. 2019)

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky nemá k navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvov na životné prostredie pripomienky.

**Po stanovenej lehote boli k správe o hodnotení navrhovanej činnosti doručené nasledovné stanoviská:**

**Trnavský samosprávny kraj, Odbor cestovného ruchu, podpory podnikania a životného prostredia, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia** (list č. 04653/2018/OÚPŽP-7/Du zo dňa 07. 09. 2018, doručený dňa 27. 09. 2018)

Trnavský samosprávny kraj nemá k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti pripomienky

**Okresný úrad Dunajská Streda, Odbor krízového riadenia** (list č. OU-DS-OKR-2018/018861-003 zo dňa 24. 09. 2018, doručený dňa 04. 10. 2018)

Okresný úrad Dunajská Streda, odbor krízového riadenia k správe o hodnotení navrhovanej činnosti z hľadiska potrieb civilnej ochrany nemá pripomienky ani požiadavky.

**Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dunajskej Strede, oddelenie požiarnej prevencie** (list č.: ORHZ-DS1-690/2018 zo dňa 24. 09. 2018, doručený dňa 27. 09. 2018) - po lehote

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dunajskej Strede z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

**[redacted]** (zo dňa 03. 10. 2018)

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti uvádza tieto zásadné pripomienky:

1. V správe o hodnotení navrhovanej činnosti nie je objektívne popísaná a vyhodnotená opodstatnenosť realizácie tohto ale i nasledujúcich úsekov R7 až po Nové Zámky. Opodstatnenosť budovania rýchlostnej cesty je stanovená intenzitami dopravy území. V dokumente sú využité informácie zo sčítania dopravy iba v okolí Dunajskej Stredy a prilahlých ciest II. a III. Triedy. Reálne intenzity v celom dotknutom úseku cesty I/63 nie sú k dispozícii. To isté platí aj pre prognózy pre roky 2020, 2030 a 2040. Navyše v prognózach pri stave s R7 sú vynechané úseky cesty I/63 (úseky 81 500, 81 507 a 81 516) a v ďalších troch popisovaných úsekoch prilahlých ciest II. a III. triedy sa intenzity s R7 v porovnaní bez R7 nemenia (úseky 82 141, 82 140 a 82 910). Mám za to, že takto formulované a prezentované údaje sú účelové a majú za cieľ zakryť fakt, že aktuálne a aj prognózované intenzity nespĺňajú parametre na budovanie rýchlostnej cesty a to ani v polovičnom profile.
2. Výber optimálneho variantu považuje za neobjektívny, kde sú výrazne nadhodnotené pozitívne vplyvy posudzovaných variantov oproti variantu nulovému. V tabuľke č. 19 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti a teda aj v multikriteriálnom hodnotení chýba nulový variant. Má podozrenie, že tento nulový variant bol účelovo vynechaný, nakoľko by v tomto hodnotení pravdepodobne vyšiel ako najvhodnejší. Za najzásadnejšie negatívum variantov V1 a V2 považuje významne rozsiahly záber poľnohospodárskej pôdy, ktorá patrí medzi najkvalitnejšie poľnohospodárskej pôdy v rámci celej Slovenskej republiky.
3. Za najideálnejší považuje nulový variant s tým, že na ceste I/63 budú dobudované obchvaty obcí Kútники, Dolný Bar a Dolný Štál, ktorý by postačoval aktuálnym intenzitám dopravy i prognózam na obdobia 2030 a 2040, ale najmä by bol najvýhodnejší z ekonomického hľadiska.

Na základe vyššie uvedeného žiada, aby zhotoviteľ Odborného posudku k navrhovanej činnosti vyššie uvedené pripomienky náležite vyhodnotil (§ 36 ods. 6 zákona) a následne, aby príslušný orgán rozhodol o tom, že navrhovaná činnosť síce nemá významné negatívne vplyvy na životné prostredie, no vzhľadom na významné pozitívy je nulový variant najvhodnejší a odporúča navrhovanú činnosť nerealizovať.

**Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky** (číslo listu: ŠOP SR/146-017/2018 zo dňa 05. 10. 2018, doručené dňa 11. 10. 2018) a **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny** (list č.: 363/2018-6.3 zo dňa 11. 10. 2018)

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny uvádzajú, že z pohľadu záujmov ochrany prírody v dotknutom území je vhodnejší variant 2 (modrý), ktorý bude mať menší vplyv na prvky územného systému ekologickej stability.

Medzi opatrenia na zmiernenie vplyvov odporúča doplniť nasledovné:

- navrhnuť a realizovať mostné objekty tak, aby v čo najväčšej možnej miere bola umožnená migrácia živočíchov;
- navrhnuť a realizovať pre odvedenie povrchových vôd z telesa cesty vsakovacie plochy;
- návrhy mostných objektov, návrhy sadovníckych úprav a projekt monitoringu bioty odporúčajú konzultovať s územne príslušným pracoviskom Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, Správou chránenej krajinej oblasti Dunajské luhy.

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu** (list č. 24038/2018/ÚVHR/89292 zo dňa 26. 11. 2018, doručené dňa 14. 12. 2018)

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu



vydáva súhlasné záväzné stanovisko, avšak žiada, aby v ďalšom stupni povoľovacieho konania bola predložená aktualizovaná akustická štúdia.

**Obec Dolný Bar č. 30, 930 14 Dolný Bar** (list zo dňa 17. 09. 2018, doručený 28. 09. 2018 spolu so záznamom z verejného prerokovania)

Obec Dolný Bar žiada striktne sa držať názoru a dosiahnuť, aby cesta R7 pri obci Dolný Bar bola vo vzdialenosti minimálne 300 metrov od obytnej zóny obce Dolný Bar.

### **Petícia**

Dňa 20. 09. 2018 bola na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor sťažností a petícií doručená petícia občanov proti výstavbe úseku rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar v doteraz navrhovaných variantoch (variant 1 a variant 2), pri ktorých by rýchlostná cesta mala viesť v bezprostrednej blízkosti obydľí. Petíciou žiadajú zmenu trasovania dotknutého úseku rýchlostnej cesty v Dolnom Bare. Petíciu, ktorá bola podpísaná 100 obyvateľmi prevažne z obce Dolný Bar predložil [REDAKOVANÉ], ako určený zástupca pre styk s orgánom verejnej moci.

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

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona vypracovala na základe určenia spracovateľa posudku MŽP SR (list č. 632/2018-1.7/dj-pos zo dňa 04. 10. 2018) [REDAKOVANÉ], zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 157/97-OPV (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“).

Spracovateľ odborného posudku vyhodnotil v odbornom posudku najmä úplnosť správy o hodnotení navrhovanej činnosti a stanoviská k nemu, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

Spracovateľ odborného posudku skonštatoval, že:

- Z posúdenia predmetnej správy o hodnotení navrhovanej činnosti, stanovísk, verejného prerokovania a vlastného zisťovania nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odsúhlasenie navrhovanej činnosti. Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti neprináša táto významné negatívne vplyvy. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter a sú zmierniteľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami.
- Obidva varianty rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar majú spoločný začiatok a koniec úseku. Posudzované varianty sa mierne líšia v trasovaní.
- Hlavným cieľom navrhovanej činnosti je skvalitnenie cestnej siete v riešenom území, zvýšenie priepustnosti a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Odstránením prejazdov intravilánovými úsekmi dôjde k zlepšeniu obslužnosti územia, zníži sa miera zaťaženia obyvateľov tranzitnou dopravou a zlepší sa bezpečnosť premávky a kvalita života v dotknutých obciach.

- Jedinou obcou, ktorá vyslovila požiadavku na zmenu trasy bola obec Dolný Bar, ktorá žiada odklon trasy minimálne o 300 m od obytnej zóny, čo je relevantná požiadavka, ktorá je zapracovaná do návrhu výroku.
- Z porovnania realizácie modrého variantu navrhovanej činnosti s nulovým variantom a červeným variantom vyplýva prevaha pozitívnych vplyvov jeho realizácie:
  - menší rozsah zákrov lesných pozemkov;
  - vhodnejšie riešenie z hľadiska vplyvov na chránené biotopy a chránené druhy;
  - menšie nároky na zeminu do násypov;
  - menší rozsah úprav vodných tokov;
  - menší rozsah protihlukových opatrení;
  - menšia dĺžka mostov a križovatkových vetiev.
- Tieto pozitíva, predovšetkým vzhľadom na vplyvy na prírodné prostredie, prevažujú nad negatívami, ktorými sú:
  - vyššie investičné náklady;
  - väčšia dĺžka trasy;
  - väčší rozsah záberu poľnohospodárskej pôdy.
- K správe o hodnotení navrhovanej činnosti MŽP SR obdržalo 12 stanovísk:
  - z nich v 5 neboli uvedené pripomienky a nebol preferovaný variant;
  - z nich v 3 bol vyjadrený súhlas s variantu 2 (modrým), z toho v 2 prípadoch s podmienkami;
  - z nich v 1 bol vyjadrený súhlas s oboma variantmi s uvedením podmienok;
  - z nich v 1 bola vyslovená požiadavka o odklon trasy pri obytnej zóne Dolný Bar minimálne o 300 m;
  - z nich v 1 boli uvedené iba konkrétne podmienky,
  - z nich v 1 bolo predložené negatívne stanovisko k realizácii stavby.
- Z hľadiska predloženej petície a stanovísk verejnosti vyslovených na verejnom prerokovaní je vyššie uvedená akceptácia odklonu trasy dôvodom, aby bola naplnená ich požiadavka na zmenu trasy v oboch variantoch.
- Na záver navrhuje vo výroku Záverečného stanoviska bol vyjadrený súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti „Rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar“ vo variante 2 – modrom za podmienky preverenia odklonu trasy minimálne o 300 m pri obytnej zóne obce Dolný Bar.

Odborný posudok bol doručený na MŽP SR dňa 10. 12. 2018.

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

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov nasledovne:

## **Vplyvy na obyvateľstvo**

Vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú prevažne vo fáze výstavby, budú to vplyvy vyplývajúce zo stavebných aktivít, z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po prístupových komunikáciách, vrátane prejazdov cez dotknuté obce. Obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku, prašnosti a tiež produkcii dopravných emisií. Po sprevádzkovaní navrhovanej činnosti bez realizácie potrebných opatrení možno očakávať významné negatívne vplyvy obdobného charakteru, aké dlhodobo pretrvávajú už v súčasnosti (najmä hluk). Počas výstavby sa v súvislosti so stavebnými prácami neočakávajú také vplyvy na obyvateľstvo, ktoré by ovplyvnili jeho zdravotný stav.

Výstavba navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv z hľadiska nezamestnanosti, pretože poskytne nové pracovné príležitosti pre niekoľko desiatok ľudí, a to najmä v robotníckych profesiách. Tento vplyv je hodnotený ako dočasný - krátkodobý, nakoľko bude pôsobiť iba počas niekoľkých mesiacov výstavby.

Počas prevádzky rýchlostnej cesty vedenej v blízkosti zastavaného územia s protihlukovými stenami, vytvára táto líniovú bariéru. Táto bariéra môže byť fyzického charakteru alebo optická a psychologická. V niektorých jednotlivých prípadoch situovanie cesty negatívne ovplyvní kvalitu bývania vzhľadom na bezprostrednú blízkosť obývaných objektov, čím sa zároveň zníži aj hodnota nehnuteľností. Z dôvodu presmerovania tranzitnej dopravy na rýchlostnú cestu sa zlepši kvalita životného prostredia v dotknutých obciach, najmä v meste Dunajská Streda, v Kútnikoch, v Dolnom Bare a v Dolnom Štáli, a to z hľadiska hluku a znečistenia ovzdušia a zároveň sa zvýši bezpečnosť chodcov a cyklistov z dôvodu poklesu intenzity dopravy v predmetných intravilánoch obcí. Výstavbou protihlukových opatrení sa zabráni prekročeniu nadlimitného hluku v obytnej zástavbe a eliminuje sa aj imisná záťaž územia.

Prevádzka v navrhovaných parametroch s predpokladanými intenzitami dopravy bude novým zdrojom hluku z dopravy. Výstavbou dôjde k prerozdeleniu dopravy na pôvodné cesty a na navrhovanú rýchlostnú cestu, čím sa predpokladá zmena hlukovej záťaže územia.

Podľa výsledkov hlukovej štúdie sú predpokladané záťažové miesta na jednotlivých vetvách križovatiek v oboch variantoch. Podľa hlukovej štúdie ale nie je prekročený prípustný limit ani v jednom variante.

Etapa výstavby rýchlostnej cesty R7 v danom úseku bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy a stavebných mechanizmov. Tento vplyv je hodnotený ako dočasný - krátkodobý, nakoľko bude pôsobiť iba počas niekoľkých mesiacov výstavby.

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO<sub>x</sub>, VOC, SO<sub>2</sub>, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO<sub>2</sub>, metán, N<sub>2</sub>O). Negatívne vplyvy úzko súvisia s realizovanými prepravnými výkonmi a z toho vyplývajúcou spotrebou pohonných látok.

Špecifickou otázkou súvisiacou s globálnym problémom otepľovania, je produkcia skleníkových plynov. Podiel dopravy v Slovenskej republike na celkových emisiách skleníkových plynov sa v súčasnosti pohybuje okolo 14 %.

Z výsledkov rozptylovej štúdie vyplýva, že:

- Najnepriaznivejším stavom z pohľadu imisnej záťaže je obdobie roku 2020. V období roku 2030 a aj roku 2040 sa predpokladá zlepšovanie situácie, vplyvom ekologizácie vozového parku, sprevádzanej znižovaním jednotkových emisií motorových vozidiel. Priaznivejšie výsledky sú dosahované napriek nárastu intenzity dopravy.
- Pri celkovom hodnotení variantov rýchlostnej cesty, rozdiely medzi variantami nie sú významné. V detaile sa vyskytuje rozkvyv hodnôt koncentrácií znečisťujúcich látok, súvisiaci so vzdialenosťou posudzovaného bodu od komunikácie. Tieto rozdiely však nie sú z hľadiska rozhodovania o preferencii variantov smerodátne, nakoľko koncentrácie znečisťujúcich látok sú vo všetkých prípadoch výrazne pod hygienickým limitom a rozdiely v koncentráciách znečisťujúcich látok sa pohybujú na úrovni desiatín až stotín.
- Z hľadiska ochrany vegetácie platí pre NO<sub>x</sub> ročná limitná hodnota 30 µg/m<sup>3</sup>. Maximálna priemerná ročná koncentrácia NO<sub>x</sub> bola vypočítaná v hodnote 3,4 µg/m<sup>3</sup>, čo znamená, že limitná hodnota pre ochranu vegetácie nebude dosiahnutá.
- Úroveň znečisťovania ovzdušia NO<sub>2</sub> je vo všetkých dotknutých obciach hlboko pod dolnú medzu podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Pri hodnotení prevádzkovania novej cestnej komunikácie z hľadiska dopravnej nehodovosti sa vychádza z predpokladu, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v intravilánoch vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú a pešiu premávku. V oboch variantoch dochádza rovnako k odľahčeniu pôvodnej cesty I/63 od dopravy.

Celkovo môžu byť vplyvy na obyvateľstvo v oboch variantoch považované za málo až stredne významné.

#### ***Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a reliéf***

Medzi priame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a geomorfologické pomery počas výstavby možno zaradiť zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom. Takýto zásah možno považovať počas výstavby ako málo významný, počas prevádzky sa takéto vplyvy nepredpokladajú. Medzi nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie počas výstavby a prevádzky môže byť zaradené možné znečistenie horninového prostredia, spôsobené pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav. V prípade ich aktivizácie by spôsobili trvalý, nezvratný stav s vyvolaním ďalších nákladov na potrebnú sanáciu. Vplyvy na nerastné suroviny v dotknutom území nie sú predpokladané. Vplyvy na geodynamické procesy možno očakávať počas výstavby, pričom po odstránení vegetačného a pôdneho krytu môže dochádzať najmä k vodnej a veternej erózii obnaženého jemnozrnného a piesčitého podložia a násypových svahov. Počas prevádzky bude zemné teleso rýchlostnej cesty R7 opatrené vegetačnými úpravami, vodná a veterná erózia nie je očakávaná.

Uvedené vplyvy sú identifikované pre obidva navrhované varianty, celkovo je možné vyššie uvedené vplyvy charakterizovať ako málo významné.

#### ***Vplyvy na ovzdušie a zmenu klímy***

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa očakáva lokálne znečisťovanie ovzdušia spôsobené najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy a stavebných mechanizmov. Minimalizáciou týchto negatívnych vplyvov je však, možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami. Po uvedení rýchlostnej cesty R7 do

prevádzky sa očakáva zlepšenie stavu z hľadiska celkovej produkcie znečisťujúcich látok, v dôsledku zvýšenia plynulosti dopravy. Tento efekt bol preukázaný rozptylovou štúdiou.

Celkovo môžu byť vplyvy na ovzdušie v oboch variantoch považované za minimálne až málo významné.

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 bude mať nepriamy 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 stavbe. Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti, ktoré prispievajú ku zmene klímy je odstránenie vegetačného krytu, budovanie spevnených plôch odvodnenie rýchlostnej cesty.

Najväčším rizikom vyplývajúcich z nepriaznivých poveternostných podmienok spôsobených tiež klimatickou zmenou sú v danom území vysoké teploty, silné búrky a dažde a námrazové javy. Ide o prejavy, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k obmedzeniu premávky. Uvedené obmedzenia sú však dočasného charakteru a vzhľadom na prijaté opatrenia umožňujúce včasnú identifikáciu a reakciu na vzniknutú situáciu predstavujú len nízke riziko. Závažné poškodenie cestnej infraštruktúry, ktoré by vyžadovalo prijatie mimoriadnych krízových opatrení, významnú až zásadnú zmenu technického riešenia stavby alebo trvalé uzatvorenie prevádzky v dôsledku zničenia stavby vplyvom zmeny klímy je, vzhľadom na stavebno-technické zhotovenie stavby a jej súčastí a prijaté opatrenia nepravdepodobné. Na základe uvedeného možno konštatovať, že opatrenia prijaté na zabezpečenie odolnosti projektu rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar na súčasnú premenlivosť klímy a jej budúce prejavy sú dostatočné a nie je potrebné realizovať dodatočné adaptačné opatrenia.

### ***Vplyvy na povrchovú vodu a podzemnú vodu***

Navrhované variantné riešenia sú umiestnené v chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov, z tohto dôvodu bude potrebné zabezpečiť účinnosť čistenia vôd z povrchového odtoku na úrovni 0,1 mg NEL/l. V záujme ochrany kvality podzemných vôd bude treba dbať na funkčnosť ORL a kvalitu prečistených vôd pred ich vyústením do vsakovacích objektov monitorovať.

#### Povrchové vody

Z dôvodu výstavby mostných objektov bude dochádzať k zásahom do koryt vodných tokov, čo môže spôsobiť dočasné ovplyvnenie režimu povrchových vôd. V súvislosti s ich vybudovaním bude nevyhnutné vykonať úpravy koryta, aby sa dosiahlo vedenie trasy rýchlostnej cesty do polohy kolmejšej na vodný tok. Znamená to, že dôjde iba k zmene smerového vedenia povrchových tokov, bez významnejších zmien koryta a bez vytvárania prahov alebo iných prekážok v migrácii vodnej fauny. V žiadnom prípade nedochádza k umiestneniu pilierov do vodného toku, takže pri výstavbe mostov samotných nedochádza k zmene hydromorfologických pomerov toku. Počet mostných objektov križujúcich vodné toky je v oboch variantoch rovnaký, rozdiely v rozsahu stavieb sú minimálne, vo variante 2 sú o niečo kratšie mostné objekty 208-00 a 209-00. Rozsah navrhovaných úprav je menší vo variante 2. Pri úpravách vodných tokov okrem potenciálneho úniku znečisťujúcich látok pristupuje faktor zakalenia vody, ktoré negatívne pôsobí na niektoré druhy vodnej fauny. Bude sa jednať o vplyv dočasný a čas úprav s potenciálom zakalenia vody bude treba skrátiť čo možno na najvyššiu mieru.

#### Podzemné vody

Výstavba rýchlostnej cesty R7 bude mať vplyv na režim a kvalitu podzemnej vody. Ku krátkodobému ovplyvneniu režimu podzemných vôd dôjde pri zakladaní mostných objektov,

prípadne pri preložkách niektorých sietí, keď bude počas zakladania potrebné čerpať podzemnú vodu zo stavebnej jamy, čím dôjde k zníženiu hladiny podzemnej vody v okolí objektu. Keďže neznečistená čerpaná voda bude odvádzaná neďaleko daného objektu vsakovaním späť do podzemnej vody, pôjde o veľmi lokálne a nevýznamné ovplyvnenie režimu, bez ovplyvnenia zásob podzemnej vody. Pri zakladaní mostných objektov na pilotoch pod hladinou podzemnej dôjde taktiež ku krátkodobému a lokálnemu ovplyvneniu kvality podzemnej vody. V dôsledku použitia cementovej zmesi dôjde k zvýšeniu pH vody v bezprostrednej blízkosti stavebného objektu. Vplyv možno charakterizovať ako nevýznamný, krátkodobý a lokálneho charakteru.

Ďalšou možnosťou ovplyvnenia kvality podzemných vôd sú havarijné úniky znečisťujúcich látok, pričom z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami.

Prevádzka rýchlostnej cesty R7 môže mať vplyv na povrchové a podzemné vody, ktorá úzko súvisí so spôsobom odvedenia cestného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu rýchlostnej cesty je riešené po prečistení v odlučovačoch ropných látok (ORL) do vsakovacích zariadení a následne odvádzaním do podzemných vôd. Tento spôsob možno vo vzťahu k vplyvom na povrchovú a podzemnú vodu považovať za najlepšie riešenie. Znečistenie vôd môže výnimočne spôsobiť aj havária na rýchlostnej ceste, pričom charakter znečistenia bude závisieť od charakteru prepravovanej látky. Najpravdepodobnejšou znečisťujúcou látkou budú opäť ropné látky.

Celkovo možno vplyvy na vody hodnotiť ako minimálne až málo významné.

### ***Vplyvy na pôdu***

Výstavba rýchlostnej cesty R7 si vyžiada záber poľnohospodárskej pôdy:

- vo variante 1 (červený) trvalý záber vo výmere 90,2322 ha a dočasný záber vo výmere 13,2265 ha;
- vo variante 2 (modrý) trvalý záber vo výmere 91,5866 ha a dočasný záber vo výmere 13,3272 ha.

K záberu lesných pozemkov bude dochádzať najmä na začiatku a na konci úseku cesty. Vo variante 1 (červený) predstavuje záber 1,8 540 ha a vo variante 2 (modrý) záber 1,7 700 ha.

V etape výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch. Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta R7 potenciálnym zdrojom kontaminácie územia až do vzdialenosti cca 60 m od okraja cesty. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín.

Celkovo možno vplyvy na vody hodnotiť ako málo až stredne významné.

### ***Vplyvy na faunu flóru a biotopy***

Počas prípravných prác, výstavby a následne počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 sa prejavujú vplyvy súvisiace s:

- Priamim poškodením a zničením biotopov - Poškodené a zničené budú pri oboch variantoch najmä biotopy, ktoré nie sú chránené. Okrem biotopu agrocenóz v celej dĺžke navrhovaného úseku to bude tiež biotop nelesnej drevinovej vegetácie približne v km 0,3 a biotop porastov nepôvodných drevín približne v km 4,3, 8,0 (resp. 8,2), 9,3 (resp. 9,6) a pri variante 1 aj v km 4,9. K zničeniu alebo poškodeniu chráneného lesného biotopu môže prísť pri variante 1

približne v km 5,5, kde sa navrhovaná trasa rýchlostnej cesty približuje k južnému okraju lokality s biotopom európskeho významu Ls1.1 Vřbovo-topoľové nížinné lesy. Obdobne môže prísť pri tomto variante približne v km 4,5 k zničeniu alebo poškodeniu biotopu národného významu Kr8 Vřbové kroviny stojatých vôd. K poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky príde pri oboch variantoch pri križovaní navrhovanej cesty a kanála Gabčíkovo-Topoľníky, kde sa predmetný biotop nachádza v medzihrádzovom priestore (v niektorých úsekoch v kombinácii s biotopom národného významu Lk10 Vegetácia vysokých ostríc). Rovnako pri oboch variantoch bude zasiahnutý aj biotop národného významu Kr8 Vřbové kroviny stojatých vôd na konci posudzovaného úseku rýchlostnej cesty pred mostom cez bezmenný kanál.

- Výrubom drevín - Rozsiahlejšie výrubu nelesnej stromovej a krovinnej vegetácie je možné očakávať najmä v začiatočnom úseku za križovaním Mliečanského kanála, v menšom rozsahu tiež pri ostatných prechodoch navrhovanej komunikácie cez Liderský kanál a kanál Gabčíkovo-Topoľníky.
- Usmrcomaním živočíchov - Usmrcomanie živočíchov bude neustálym sprievodným javom prevádzky rýchlostnej komunikácie
- Vytvorením bariéry v migračných koridorech - Bariérový efekt navrhovanej rýchlostnej komunikácie vo vzťahu k migrácii živočíchov začne pôsobiť už počas výstavby a bude kontinuálne pokračovať počas celej prevádzky. Výrazné zmiernenie negatívneho vplyvu je možné dosiahnuť vhodne dimenzovanými migračnými objektmi.
- Fragmentáciou (rozdrobovanie) biotopov – V posudzovanom úseku rýchlostnej cesty môžu túto funkciu plniť podchody pod mostmi na R7, čím sa fragmentácia a z nej vyplývajúce dôsledky značne eliminuje.
- Hlukovým, svetelným a imisným zaťažením biotopov v blízkosti komunikácie - Hlukové a svetelné zaťaženie okolia navrhovanej komunikácie bude pôsobiť rušivo najmä na voľne žijúce živočíchy.

Pri výstavbe rýchlostnej cesty príde tiež k zásahu do biotopov chránených rastlín modrica nebadaná (*Muscari neglectum*) a dub sivý (*Quercus pedunculiflora*), resp. môže dôjsť k priamemu zničeniu niektorých jedincov.

Celkovo možno hodnotiť vplyvy na biotu vrátane biotopov ako málo významné. Z hľadiska vplyvov na biotu a biotopy je rozdiel medzi oboma variantmi s environmentálnou preferenciou variantu 2 (modrého).

### **Vplyvy na krajinu, jej štruktúru, využitie a scenériu krajiny**

Realizáciou rýchlostnej cesty R7 dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej pôdy a sprievodnej vegetácie. Najväčšie plošné zmeny je možné predpokladať v miestach situovania veľkých stavebných objektov (križovatiek a väčších mostných objektov). Výstavbou rýchlostnej cesty R7 sa zmení pomer prírodných prvkov krajiny k umelým prvkom krajiny v neprospech prírodných prvkov, čím dochádza k oslabovaniu ekologickej stability územia. Možno konštatovať, že navrhovaná stavba je z pohľadu jej vplyvu na štruktúru a využívanie krajiny realizovateľná, pričom obidva varianty sú z tohto pohľadu rovnocenné a vplyvy môžeme hodnotiť ako málo významné.

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do prevažne poľnohospodárskej krajiny bude začlenené nové líniové technické dielo, ktoré pozmení súčasnú scenériu krajiny. Rýchlostná cesta R7 v oboch variantoch nebude v scenérii krajiny pôsobiť rušivo vzhľadom na to, že prevažná časť trasy je vedená v poľnohospodárskej

krajine bez významnejších krajinných prvkov. Lokálne bude mať vplyv na estetiku krajiny pri križovaní vodných tokov, kde budú vybudované mostné objekty a vyššie násypy.

Celkovo môžeme hodnotiť vplyvy na krajinnú štruktúru a scenériu ako málo významné.

### ***Vplyvy na ekologickú stabilitu a prvky územného systému ekologickej stability***

Navrhovaná komunikácia vytvorí pri oboch variantoch novú bariéru v trase biokoridoru Bohel'ovské rybníky – kanál Dobrohošť - Kračany, ktorý križuje na 4 lokalitách. Napriek tomu, že križovania budú mimoúrovňové, ovplyvní negatívne migračnú funkciu biokoridoru najmä pre terestrické druhy organizmov. Akvatická časť biokoridoru by nemala byť výraznejšie ovplyvnená, rovnako ako ani najbližšie biocentrum Ohradský a Belský kanál. Bariérový efekt navrhovanej rýchlostnej komunikácie vo vzťahu k migrácii živočíchov začne pôsobiť už počas výstavby a bude kontinuálne pokračovať počas celej prevádzky. Výrazné zmiernenie negatívneho vplyvu je možné dosiahnuť vhodne dimenzovanými migračnými objektmi. Taktiež počas prevádzky rýchlostnej cesty môže dochádzať ku kolíziám vtákov s protihlukovými bariérami. Z tohto dôvodu by bolo potrebné použiť na posudzovanom úseku rýchlostnej cesty protihlukové bariéry, na ktorých by bolo vyznačené zvislé pružkovanie, pričom je potrebné takto označiť najmä horný okraj bariéry, do ktorej narážajú vtáky najčastejšie.

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

Navrhovaná činnosť nebude mať negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu. Hodnotená činnosť nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít a rozvoju priemyselnej výroby v regióne. Naopak vybudovaním rýchlostnej cesty sa zjednoduší diaľková nákladná preprava k záujmovým lokalitám mesta Dunajská Streda a zároveň môže podporiť vznik ďalších podnikateľských aktivít. Vplyv zámeru na poľnohospodársku výrobu bude z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy u oboch variantov negatívny a prakticky rovnocenný. Navrhované varianty budú mať lokálny negatívny vplyv na areál športového rybolovu (Relaxpark), ktorý sa nachádza cca 60 m od krajnice rýchlostnej cesty R7 v km cca 9,0. Jedná sa o súkromný rybársky areál, ktorý okrem rybolovu poskytuje aj reštauračné a ubytovacie služby. Celý areál je v tesnej blízkosti cesty I/63, ktorá bude z dôvodu výstavby križovatky Dolný Bar preložená.

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

Na základe súčasných poznatkov nie je predpoklad dopadu výstavby alebo prevádzky navrhovaného vedenia na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

### ***Kumulatívne vplyvy***

Výstavba predmetného úseku rýchlostnej cesty bude predstavovať pre obyvateľstvo kumulatívnu záťaž spojenú so stavebnou činnosťou a z toho plynúcich negatívnych sprievodných javov ako:

- asanácia mostu na ceste I/63 cez Mliečanský kanál a mostu na ceste II/507 nad cestou I/63;
- hluková záťaž zo stavebnej činnosti;
- znečistenie ovzdušia výfukovými plynmi stavebných mechanizmov;
- zvýšená prašnosť;
- zahustená premávka na komunikáciách a dopravné obmedzenia;
- znečistenie komunikácií blatom a stavebným materiálom;



- nepriaznivé estetické účinky stavebnej činnosti spôsobené odstránením vegetačného krytu, zásahmi do terénu a depóniami vytŕaženého materiálu;
- narušenie pohody života v blízkosti zastavaných lokalít a vznik stresových situácií, vznikajúcich v súvislosti s každodenným pohybom mechanizmov;
- potenciálne nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií.

Tieto negatívne účinky stavby budú pôsobiť počas obdobia výstavby.

Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné rozširujúce sa lokality IBV, pri ktorých je problematická etapa výstavby takisto sprevádzaná zvýšenou prašnosťou. Iné činnosti, ktoré by v spolupôsobení s rýchlostnou cestou R7 negatívne ovplyvňovali okolie posudzovanej stavby sa v území nenachádzajú.

Na základe posúdenia vplyvov pôsobiacich v území dotknutom výstavbou rýchlostnej cesty je možné konštatovať, že sa nepredpokladajú žiadne významné kumulatívne negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo. Realizovaním projektov a zmierňujúcich opatrení sa znížia existujúce negatívne vplyvy na život obyvateľov predovšetkým žijúcich v okolí cesty I/63.

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

Trasa rýchlostnej cesty R7 je vedená najmä cez poľnohospodársku krajinu, mimo chránených území a nachádza sa v 1. stupni ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Negatívny vplyv navrhovaného úseku rýchlostnej cesty na chránené územia v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je možné vylúčiť pri oboch navrhovaných variantoch.

Vplyvy na územia sústavy Natura 2000 je možné hodnotiť pre územia v širšom okolí rýchlostnej cesty (v dotknutom území sa nenachádzajú) SKUEV0160 Karáb, SKUEV0156 Konopiská a SKUEV0075 Klátovské rameno, pričom primeraným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti nebol identifikovaný významný negatívny vplyv, t.z., že navrhovaná činnosť nebude mať žiadny preukázateľný vplyv na predmety ochrany týchto území. Na tomto základe je možné konštatovať, že rýchlostná cesta nemá nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany.

## **VI. ROZHODNUTIE VO VECI**

### **1. Záverečné stanovisko**

MŽP SR na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

**súhlasí**

s realizáciou navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R7 Mliečny – Dolný Bar**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## **2. Odsúhlasený variant**

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona MŽP SR **súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2 (modrého)** popísaného v správe o hodnotení a tohto záverečného stanoviska (s odklonom trasy minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar).

## **3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti**

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov sa odporúčajú nasledovné opatrenia a podmienky:

### ÚZEMNOPLÁNOVACIE OPATRENIA

- Zapracovanie zmien a doplnkov podľa výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 do územného plánu Trnavského samosprávneho kraja a nasledovných obcí a miest: mesto Dunajská streda, obec Povoda, Vrakúň, Dolný Bar, Kútники a Dolný Štál.

### TECHNICKÉ OPATRENIA

Pre etapu prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie sú navrhnuté nasledovné opatrenia:

- odklon trasy rýchlostnej cesty R7 minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar;
- aktualizovať dopravno-inžiniersky prieskum vrátane kapacitného posúdenia navrhovaných križovatiek na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7;
- aktualizovať hlukovú štúdiu výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7;
- na základe aktualizovanej hlukovej štúdie navrhnuť výsledné umiestnenie protihlukových stien; aby sa zabránilo kolíziám vtákov s protihlukovými bariérami odporúčame navrhnuť bariéry, na ktorých by bolo vyznačené zvislé průžkovanie, pričom je potrebné takto označiť najmä horný okraj bariéry, do ktorej narážajú vtáky najčastejšie;
- posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na podzemné vody z hľadiska požiadaviek rámcovej smernice o vodách;
- v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 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.
- konkretizovať na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 environmentálne záťaž a ich sanáciu.
- spracovať podrobnú špecifikáciu starostlivosti o humus a výkopovú zeminu;

- realizovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum;
- spracovať návrh pyrotechnického prieskumu;
- realizovať archeologický prieskum;
- realizovať protikorózný a geoelektrický prieskum;
- stavebný, resp. násypový materiál zabezpečiť z existujúcich zdrojov;
- spracovať návrh mimostaveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne - lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie;
- spracovať návrh umiestnenia zariadení staveniska podľa nasledovných zásad:
- zariadenia staveniska umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia (minimálne 300-500 m); pri bližšej lokalizácii preukázať v projekte organizácie výstavby, že obyvateľstvo nebude ovplyvnené stavebnými mechanizmami;
- pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo;
- pre lokalizáciu zariadení staveniska využiť plochy poľnohospodárskej pôdy s nižšou produkčnosťou;
- zariadenia staveniska zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody;
- upresniť umiestnenie skládok výkopového materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti;
- Pri návrhu mostných objektov vychádzať podľa doporučení ŠOP SR, 2002, t.j. všetky mosty navrhnúť tak, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre terestrické druhy organizmov a umožňovali ich migráciu, pri rešpektovaní uvedeného opatrenia nebude pre odstránenie bariérového pôsobenia navrhovanej činnosti potrebné realizovať iné špeciálne priechody (biokoridory) pre migráciu živočíchov;
- vo všetkých miestach križovania rýchlostnej cesty R7 s vodnými tokmi zabezpečiť prístup správcovi toku pre mechanizáciu na údržbu;
- podchodnú výšku pod mostami nad korunou hrádzí a na pobrežných pozemkoch Líderského kanála navrhnúť minimálne 4,2 m, konštrukcia mostov nesmie zasahovať do prietokového profilu tokov;
- opevnenie pod mostami navrhnúť lomovým kameňom, resp. betónovou dlažbou položenou do suchého betónu;
- pri odvádzaní vôd z kanalizácie rýchlostnej cesty R7 vsakovaním zabezpečiť jej prečistenie cez ORL v maximálnej koncentrácii NEL do 0,1 mg/l;
- riešiť strety záujmov výstavby rýchlostnej cesty s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných investícií;
- pri výrube drevín použiť ekologicky odbúrateľné mazadlá do píl;
- pre stavebné a výrubové práce použiť iba mechanizmy v bezchybnom technickom stave, vypracovať systém kontroly technického stavu vozidiel, záznamy z kontroly viesť v denníku;
- zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu plôch trvalého a dočasného záberu po výstavbe;
- výrub drevín rastúcich mimo lesné porasty je nutné realizovať mimo vegetačné obdobie rastlín, ktoré pokrýva aj obdobie hniezdenia vtákov a vyvážania mláďat ostatných druhov živočíchov tzn. v období VIII. – II.;
- realizovať náhradnú výsadbu za výrub drevín, na základe ich spoločenského ohodnotenia; druhové zloženie drevín a krovín zvoliť v prepojení s charakterom záujmového územia; výber konzultovať s príslušnými orgánmi ŠOP SR;

- mosty na R7 cez Mliečanský kanál, Lidérsky kanál, kanál Gabčíkovo – Topoľníky a dva bezmenné kanály vybudovať spôsobom, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre migráciu živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky) podľa odporúčaných parametrov a opatrení v TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, MDVRR SR: 2012;
- pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri ceste využívať najmä stanovištné pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne;
- realizovať opodstatnené záchranné transfery chránených druhov organizmov z trasy trvalých záberov komunikácie pred reálnym začiatkom výstavby;
- v prípade potreby vyvinúť opatrenia na odvrátenie prípadných negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 na chránený druh dub sivý (*Quercus pedunculilora*), ktorý sa vyskytuje v blízkosti trasy variantu 1 (červený) približne v km 4,9 – opatrenie platné iba pre variant 1;
- most na R7 nad bezmenným kanálom približne v km 9,3, resp. 9,7 predĺžiť ponad celé zazemnené koryto pôvodného vodného toku;
- priestor pod mostami na R7 ponad vodné toky ponechať v rámci možností v pôvodnom stave, bez spevnených plôch;
- realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia;
- odstránenú ornicu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy;
- odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode trvalého a dočasného záberu s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.

#### 4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia je potrebné spracovať projekt monitoringu, ktorý by mal obsahovať návrh na monitorovanie abiotických a biotických zložiek životného prostredia. Predmetom záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, u ktorých realizácia navrhovanej zmeny činnosti vo vybranom variante spôsobuje zmenu kvantifikovateľných charakteristík.

Na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení je potrebné vykonať:

- monitoring hluku;
- monitoring imisií;
- monitoring vibrácií;
- monitoring podzemných vôd;
- monitoring povrchových vôd;
- monitoring bioty.

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- a) systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti;
- b) kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti;

- c) zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti sú horšie ako sa uvádza v správe o hodnotení, je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s požiadavkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

## **5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou**

K správe o hodnotení navrhovanej činností bolo v stanovenej lehote doručených od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy 5 písomných stanovísk. Ani v jednom stanovisku nebol vyjadrený nesúhlas s navrhovanou činnosťou. V stanoviskách Okresného úradu Dunajská Streda, odboru starostlivosti o životné prostredie, Mesta Dunajská Streda a Ministerstva obrany Slovenskej republiky sa upozorňovalo na dodržiavanie platnej legislatívy, resp. boli v nich uplatnené požiadavky, ktoré boli akceptované, vyhodnotené v kapitole VII.2 tohto záverečného stanoviska, opodstatnené podmienky a požiadavky boli zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska. K variantnému riešeniu sa vyjadrilo Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ktorý preferuje variant 2 (modrý) a Mesto Dunajská Streda, ktorý súhlasí s oboma variantami.

K navrhovanej činnosti bola na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor sťažností a petícií predložená petícia občanov, ktorý sú proti výstavbe úseku rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar v doteraz navrhovaných variantoch (variant 1 a variant 2). Petíciou žiadajú zmenu trasovania dotknutého úseku rýchlostnej cesty v Dolnom Bare. Táto požiadavka bola akceptovaná, vyhodnotená v kapitole VII.2 tohto záverečného stanoviska, a zapracovaná aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Po stanovenej lehote bolo doručených k správe o hodnotení navrhovanej činností 7 stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny považuje za vhodnejší variant 2 (modrý), v ich stanovisku boli tiež uplatnené aj opatrenia, ktoré boli akceptované a vyhodnotené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska, a tiež zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvary vedúceho hygienika rezortu žiada v ďalšom stupni povoľovacieho konania aktualizovať akustickú štúdiu a Obec Dolný Bar žiada odklon trasy 300 m pri obytnej zóne obce Dolný Bar, tieto požiadavky boli taktiež akceptované, vyhodnotené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska a zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska. V ostatných stanoviskách od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy nebol vyjadrený nesúhlas s navrhovanou činnosťou ani neboli uplatnené požiadavky. Nesúhlas s navrhovanou činnosťou vyjadril iba Tomáš Janco ako dotknutá verejnosť, jeho odôvodnenie bolo vyhodnotené ako neodôvodnené, obsah stanoviska bol vyhodnotený v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

## VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

### 1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 5 zákona na základe správy o hodnotení navrhovanej činnosti, stanovísk doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, záznamu z verejného prerokovania a odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Celkovo bolo k správe o hodnotení navrhovanej činnosti doručených 12 písomných stanovísk, a 1 petícia z ktorých 1 bolo nesúhlasné. Vyhodnotenie stanovísk je uvedené v kapitole VI.5. a v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska. Opodstatnené podmienky vyplývajúce z doručených stanovísk boli zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zvážili sa riziká navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať za podmienky dodržania ustanovení všeobecne záväzných právnych predpisov a dodržania opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Z výsledkov posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že variant 2 (modrý) popísaný v správe o hodnotení a v tomto záverečnom stanovisku po zohľadnení podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie.

V priebehu procesu posudzovania sa nezistili žiadne skutočnosti, ktoré by po realizácii opatrení uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a podmienok uvedených v záverečnom stanovisku závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia alebo zdravie obyvateľov dotknutého územia.

Príslušný orgán listom č. 632/2018-1.7/zg zo dňa 17. 12. 2018 oznámil podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

Združenie domových samospráv reagovalo na upovedomenie žiadosťou o kópiu podkladov podľa § 23 ods. 1 správneho poriadku, o zvolanie ústneho pojednávania za účelom vykonania o konzultácií podľa § 63 zákona a žiadosti o poučenie § 3 ods. 2 správneho poriadku. MŽP SR dalo účastníkovi konania, možnosť využiť svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámiť sa s podkladmi, prípadne požiadať pri nahliadnutí do spisu o kópiu tohto spisu. MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady pre rozhodnutie. V uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona. MŽP SR zároveň uvádza, že zámer navrhovanej činnosti, rozsah hodnotenia a správa o hodnotení boli v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona zverejnené a verejnosti dostupné na webovom sídle ministerstva a zároveň boli dostupné prostredníctvom zverejnenia dotknutými obcami Dunajská Streda, Vrakuň, Kútniky, Dolný Bar, Dolný Štál a Kostolné

Kračany v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní. V súvislosti so žiadosťou o poučenie MŽP SR uvádza, že na základe jej obsahu ju možno považovať za žiadosť o výklad legislatívneho predpisu. MŽP SR nie je podľa Ústavy Slovenskej republiky, ako základného zákona štátu, oprávnené poskytovať záväzné výklady zákonov a iných všeobecne záväzných právnych predpisov na úseku životného prostredia. Z tohto dôvodu sa k predmetnej žiadosti o poučenie MŽP SR nevyjadriilo. O uvedenej skutočnosti MŽP SR informovalo Združenie domových samospráv samostatným listom.

So stanoviskami doručenými príslušnému orgánu v rámci procesu o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a ostatnými podkladmi rozhodnutia sa bol oboznámiť dňa 03. 01. 2019 účastník konania Zoltán Hodosy a dňa 10. 01. 2019 starosta obce Dolný Bar.

Na základe uvedeného príslušný orgán súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante podľa bodu VI.2.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

## **2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou**

Celkovo bolo k správe o hodnotení navrhovanej činnosti na MŽP SR doručených v stanovenej lehote 5 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy. V priebehu posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona bola doručená petícia podpísaná 100 občanmi prevažne obyvateľmi obce Dolný Bar. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Obec Dolný Bar, Trnavský samosprávny kraj, Okresný úrad Dunajská Streda, odbor krízového riadenia, Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Dunajskej Strede, oddelenie požiarnej prevencie a jeden zástupca dotknutej verejnosti doručili svoje stanovisko po lehote stanovenej v § 35 ods. 1 zákona. Vzhľadom, že v niektorých stanoviskách doručených po lehote boli uplatnené zásadné pripomienky zobralo MŽP SR tieto stanoviská do úvahy.

K pripomienkam a požiadavkám zo stanovísk zaslaných k správe o hodnotení uvádzame na základe súčasného stavu poznania, vychádzajúc z doplňujúcich informácií na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk doručených k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 5 zákona predložených navrhovateľom a odborného posudku podľa § 36 zákona, nasledovné (*uvedené kurzívou*):

***Okresný úrad Dunajská Streda, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-DS-OSZP-2018/017314-002 zo dňa 18. 09. 2018, doručený dňa 25. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 21. 09. 2018)***

➤ Úsek štátnej správy ochrany ovzdušia (OU-DS-OSZP-2018/017315-002 zo dňa 14. 09. 2018) žiada:

- Zamerať sa na obmedzovanie úniku znečisťujúcich látok,

- Z hľadiska prašnosti dodržiavať všeobecné podmienky prevádzkovania zdrojov v súlade s vyhláškou Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.

*MŽP SR považuje dané požiadavky za opodstatnené a preto sú premietnuté do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska*

➤ Úsek štátnej vodnej správy (OU-DS-OSZP-2018/017333-002 zo dňa 18. 09. 2018) žiada:

- V chránenej vodohospodárskej oblasti všetky činnosti musia byť v súlade s § 31 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.
- Stavebný materiál zabezpečiť z existujúcich štrkovísk; vytvorenie nových ložísk nevyhradených nerastov je neprípustné v zmysle § 31 ods. 4, písm. f) 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.
- Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, dodržať ustanovenia § 39 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.
- Vyhotoviť posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na podzemné vody z hľadiska požiadaviek rámcovej smernice o vode 2000/60/ES.
- Zabezpečiť stanovisko MŽP SR poverenej osoby o tom, či je potrebné vykonať následné posúdenie navrhovanej činnosti podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES.

*Posúdenie vplyvu podľa požiadaviek rámcovej smernice o vodách je podľa súčasne praxe možné vykonať až na základe Dokumentácie pre územné rozhodnutie. Uplatnené pripomienky sú premietnuté do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.*

➤ Úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny (OU-DS-OSZP-2018/018714-002 zo dňa 20. 09. 2018) bez pripomienok.

➤ Úsek štátnej správy odpadového hospodárstva (OU-DS-OSZP-2018/017549-002 zo dňa 31. 08. 2018) žiada:

- V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie dodržať zásadu uvedenú na strane 76 správy o hodnotení v časti „Vplyvy na horninové prostredie“, zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom ako priamy vplyv, t.j. súhlasia len s takým zásahom do horninového prostredia, ktorý je málo významný.
- Násypový materiál zabezpečiť už z existujúcich zdrojov.
- Nesúhlasí s otvorením nových zemníkov v chránenej vodohospodárskej oblasti.
- Vlastník, správca alebo nájomca nehnuteľnosti je povinný bezodkladne po zistení, že na jeho nehnuteľnosti bol nezákonne umiestnený odpad, oznámiť túto skutočnosť príslušnému orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva alebo obci, v ktorej územnom obvode sa táto nehnuteľnosť nachádza.
- Skladovanie výkopovej zeminy pre pôvodcu odpadu je možné len so súhlasom príslušného orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva - § 97, ods. 1, písm. v).
- Nakladanie s odpadmi vzniknutých počas výstavby žiadajú zabezpečiť na stavebných dvoroch v súlade so zákonom o odpadoch, lokalizáciu stavebných dvorov žiadajú zapracovať do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.



- Riešiť zmapovanie environmentálnych záťaží popr. ich sanáciu v súlade so zákonom č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže.

*MŽP SR považuje dané požiadavky za opodstatnené a preto sú premietnuté do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska*

**Mesto Dunajská Streda, Mestský úrad, Odbor stavebný, Oddelenie územného plánovania, výstavby a dopravy (list č. 43725/7044/2018/DS/031-KM zo dňa 12. 09. 2018, doručený dňa 19. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 17. 09. 2018)**

- 1) Navrhnutá mimoúrovňová Križovatka Mliečany musí byť plnohodnotná z každej strany.
- 2) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Mliečan – mestská časť Dunajskej Stredy (pravá strana). Žiada ich predĺžiť od 0,200 km – vetva križovatky Mliečany – protihluková stena PHC2, Variant 1 červený.
- 3) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Dunajskej Stredy (ľavá strana), žiada ich predĺžiť od 0,000 km do 1,000 km protihluková stena PHC1, Variant 1 červený.
- 4) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Mliečan – mestská časť Dunajskej Stredy (pravá strana). Žiada ich predĺžiť od 0,200 km – vetva križovatky Mliečany – protihluková stena PHC2, Variant 2 modrý.
- 5) Riešené sú protihlukové steny na eliminovanie nepriaznivého hluku ako ochrana zástavby Dunajskej Stredy (ľavá strana), žiada ich predĺžiť od 0,000 km do 1,000 km – protihluková stena PHC1, Variant 2 modrý.
- 6) Nakoľko predložené varianty trasovania rýchlostnej cesty R7 neriešia najzávažnejší problém mesta Dunajská Streda, tranzitnú nákladnú dopravu v súčasnosti prechádzajúcu mestom smer sever – juh (II/507 smer Galanta – cesta I/63), žiada v ďalšej etape projektovej dokumentácie riešiť napojenie cesty II/507 na cestu I/63 východne od mesta Dunajská Streda.

*K bodu 1) Mimoúrovňová križovatka MÚK Mliečany je riešená ako plnohodnotná z každej strany*

*K bodu 2) až 5) Výsledné riešenie protihlukových stien bude definované na základe presného určenia úseku R7 Mliečany – Dolný Bar podľa vybraného variantu a podmienok určených v záverečnom stanovisku a následne podľa aktualizovanej hlukovej štúdiu, ktorá bude vypracovaná na základe spresnenia vedenia trasy tohoto prepojenia. Požiadavka na aktualizovanie hlukovej štúdiu, na základe ktorej sa navrhne výsledné umiestnenie protihlukových stien je premietnuté do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.*

**[REDAKOVANÉ]** (zo dňa 03. 10. 2018)

1. V správe o hodnotení navrhovanej činnosti nie je objektívne popísaná a vyhodnotená opodstatnenosť realizácie tohto ale i nasledujúcich úsekov R7 až po Nové Zámky. Opodstatnenosť budovania rýchlostnej cesty je stanovená intenzitami dopravy území. V dokumente sú využité informácie zo sčítania dopravy iba v okolí Dunajskej Stredy a priľahlých ciest II. a III. Triedy. Reálne intenzity v celom dotknutom úseku cesty I/63 nie sú k dispozícii. To isté platí aj pre prognózy pre roky 2020, 2030 a 2040. Navyše v prognózach pri stave s R7 sú vynechané úseky cesty I/63 (úseky 81 500, 81 507 a 81 516) a v ďalších troch popisovaných úsekoch priľahlých ciest II. a III. triedy sa intenzity s R7 v porovnaní bez R7 nemenia (úseky 82 141, 82 140 a 82 910). Mám za to, že takto formulované a prezentované údaje sú účelové a majú za cieľ zakryť fakt, že aktuálne a aj prognózované intenzity nespĺňajú parametre na budovanie rýchlostnej cesty a to ani v polovičnom profile.
2. Výber optimálneho variantu považuje za neobjektívny, kde sú výrazne nadhodnotené pozitívne vplyvy posudzovaných variantov oproti variantu nulovému. V tabuľke č. 19

Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti a teda aj v multikriteriálnom hodnotení chýba nulový variant. Má podozrenie, že tento nulový variant bol účelovo vynechaný, nakoľko by v tomto hodnotení pravdepodobne vyšiel ako najvhodnejší. Za najzásadnejšie negatívum variantov V1 a V2 považuje významne rozsiahly záber poľnohospodárskej pôdy, ktorá patrí medzi najkvalitnejšie poľnohospodárskej pôdy v rámci celej SR.

3. Za najideálnejší považuje nulový variant s tým, že na ceste I/63 budú dobudované obchvaty obcí Kútники, Dolný Bar a Dolný Štál, ktorý by postačoval aktuálnym intenzitám dopravy i prognózam na obdobia 2030 a 2040, ale najmä by bol najvýhodnejší z ekonomického hľadiska.

Na základe vyššie uvedeného žiada, aby zhotoviteľ Odborného posudku k navrhovanej činnosti vyššie uvedené pripomienky náležite vyhodnotil (§ 36 ods. 6 zákona) a následne, aby príslušný orgán rozhodol o tom, že posudzovaný projekt „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“ síce nemá významné negatívne vplyvy na životné prostredie, no vzhľadom na významné pozitívny je nulový variant najvhodnejší a odporúča navrhovanú činnosť nerealizovať.

*Z hľadiska podľa neho nesprávne určenej reálnej intenzity dopravy nie je možné, aby MŽP SR zaujalo objektívne stanovisko, nakoľko autor stanoviska neuvádza, odkiaľ má poznatok o aktuálnych a prognózovaných intenzitách (ako uvádza v poslednej vete bodu 1) a preto nie je možné určiť mieru subjektivity v jeho vyjadrení. Z hľadiska výberu optimálneho variantu má autor stanoviska pravdu, že nebolo vykonané porovnanie s nulovým variantom, avšak neovplyvňuje to zásadnú požiadavku spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti – určiť environmentálne vhodný variant pre realizáciu činnosti.*

*V súvislosti s touto pripomienkou MŽP SR zároveň uvádza, že opodstatnenosť realizácie navrhovanej činnosti vo vzťahu k finančnej náročnosti jej realizácie nebralo vzhľadom na účel zákona do úvahy, nakoľko uvedené má len informačný charakter a nie je determinantom pre rozhodovanie vo veci samej.*

*Požiadavku určenia nulového variantu ako environmentálne vhodného, nie je možné akceptovať, a to jednak z praktických dôvodov, keď sa jedná o cca 9 km úsek rýchlostnej cesty R7, ktorý predstavuje prepojenie 2 iných úsekov ciest, ale aj z hľadiska vplyvov na životné prostredie, keď aj sám autor stanoviska hovorí, že sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy. Zároveň uvádza, že nulový variant bude mať pozitívne vplyvy, čo ale obdobne ako v bode 1 jeho stanoviska je subjektívny pohľad bez dôkazov. V neposlednom rade je nutné uvedomiť si, že ním uvádzané navrhované obchvaty na ceste I/63 by znamenali obdobne vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.*

**Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky** (číslo listu: ŠOP SR/146-017/2018 zo dňa 05. 10. 2018, doručené dňa 11. 10. 2018) a **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny** (list č.: 363/2018-6.3 zo dňa 11. 10. 2018)

Medzi opatrenia na zmiernenie vplyvov odporúča doplniť nasledovné:

- navrhnuť a realizovať mostné objekty tak, aby v čo najväčšej možnej miere bola umožnená migrácia živočíchov;
- navrhnuť a realizovať pre odvedenie povrchových vôd z telesa cesty vsakovacie plochy;
- návrhy mostných objektov, návrhy sadovníckych úprav a projekt monitoringu bioty odporúčajú konzultovať s územne príslušným pracoviskom ŠOP SR, Správou CHKO Dunajské luhy.

*MŽP SR považuje dané požiadavky za opodstatnené a preto sú premietnuté do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska*

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu** (list č. 24038/2018/ÚVHR/89292 zo dňa 26.11.2018, doručené dňa 14. 12. 2018)

Žiada aby v ďalšom stupni povoľovacieho konania bola predložená aktualizovaná akustická štúdia.

*Na základe presného určenia úseku R7 Mliečany – Dolný Bar podľa vybraného variantu a podmienok určených v záverečnom stanovisku bude aktualizovaná hluková štúdia, ktorá bude vypracovaná na základe spresnenia vedenia trasy tohoto prepojenia. Na základe tejto aktualizovanej štúdie bude definované aj výsledné riešenie protihlukových stien. Požiadavka je preto premietnutá do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska*

**Obec Dolný Bar č. 30, 930 14 Dolný Bar** (list zo dňa 17. 09. 2018, doručený 28.09.2018 spolu so záznamom z verejného prerokovania)

Obec Dolný Bar žiada striktne sa držať názoru a dosiahnuť, aby cesta R7 pri obci Dolný Bar bola vo vzdialenosti minimálne 300 metrov od obytnej zóny obce Dolný Bar.

*MŽP SR zobralo do úvahy obavy zo strany verejnosti dotknutej obce ako aj samotného starostu a preto dal za podmienku navrhovateľovi aby odklonil trasu rýchlostnej cesty R7 minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar. Uvedená požiadavka je zahrnutá v podmienkach tohto záverečného stanoviska.*

V ostatných doručených stanoviskách k správe o hodnotení neboli uplatnené žiadne požiadavky alebo opatrenia.

## **VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Zuzana Gelingarová

### **2. Potvrdenie správnosti údajov**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ing. Roman Skorka  
riaditeľ odboru

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava, 12. 02. 2019

## **IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI**

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoloňovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti nebola identifikovaná dotknutá verejnosť.

## **X. POUČENIE O ODVOLANÍ**

### **1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať**

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloňovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoloňovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

### **2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie**

Rozklad možno podať na MŽP SR, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona.

### **3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom**

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.