

III. HODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A ODHAD ICH VÝZNAMNOSTI

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Vplyvy počas výstavby

Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby cesty na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. Určujúcim momentom pre zmiernenie vplyvov je stanovenie podmienok výstavby v dokumentácii pre stavebné povolenie.

S najväčšou mierou sa budú negatívne vplyvy výstavby týkať dotknutých častí sídiel, v blízkosti ktorých, bude výstavba prebiehať. Vyhodnotenie vplyvov jednotlivých variantov uvádzame v kapitole C.V.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá aj lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Ich návrh je znázornený vo výkrese č. 2. Umiestnenie dvorov možno hodnotiť ako vhodné - sú situované v dostatočnej vzdialenosti od obytných zón, čím je minimalizovaný vplyv stavebného ruchu na obyvateľstvo.

Ako prístupové komunikácie k stavbe budú využité aj jestvujúce štátne cesty a miestne komunikácie. Všetky prístupové cesty budú v priebehu ďalších stupňov projektovej prípravy a pred zahájením prác prerokované s príslušnými orgánmi a s vybraným dodávateľom stavby.

Vzhľadom k tomu, že ako hlavná prístupová komunikácia bude používaná súčasná cesta I/75, v rámci prípravy organizácie výstavby bude potrebné zabezpečiť, aby bolo možné čo v najkratšom termíne pre presun hmôt využívať plochu budúcej komunikácie.

Nároky na zastavané územie

Navrhnuté trasy jednotlivých variantov stavby obchvatu sú vedené tak, aby v maximálnej možnej miere rešpektovali urbanizované prostredia mesta Šaľa a jednotlivých dotknutých obcí. Návrh hlavnej trasy, ako aj ostatných prvkov stavby vychádzal z dostupných geodetických podkladov, na základe ktorých sú vo vzťahu k obyvateľstvu predpokladané demolácie nasledovných objektov:

Variant 1 a 2

- lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 2,270-2,440 (cca 8 objektov)
- lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 2,650-2,770 (cca 9 objektov)

Variant 3 a 4

- lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 0,520-0,715 (cca 9 objektov)
- lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 1,495-1,665 (cca 8 objektov)
- lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 1,875-1,995 (cca 9 objektov)

Variant 5

K likvidácii objektov nedochádza.

Vplyvy počas prevádzky

Negatívne vplyvy obdobia prevádzky sa viažu predovšetkým na kontakt dopravnej trasy s obývaným územím. Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd
- psychickými stresmi.

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy cesty a intenzitou dopravy. Je prirodzené, že vedenie trasy sídlom vyvoláva neporovnateľne väčšie vplyvy, ako vedenie trasy obchvatom.

Špecifickou je otázka psychologických vplyvov; na psychiku obyvateľov môže napr. nepriaznivo pôsobiť osadenie nového prvku v krajine. Posudzovanie týchto vplyvov je veľmi obtiažne, nakoľko každý jedinec vníma tieto vplyvy individuálne. Navyše, nové prvky bude inak vnímať súčasná generácia, ako generácia nasledujúca, pre ktorú bude cesta ako prirodzená súčasť urbanizovaného prostredia.

Pozitívne vplyvy

V sídlach Šaľa a Trnovec nad Váhom, a v prípade variantu 5 aj Dlhá nad Váhom, v súčasnosti nadmerne zaťažených vplyvmi dopravy, bude znamenať odklon dopravy od obytných zón, nesporný pozitívny vplyv.

V oblasti sociálnych a ekonomických dôsledkov a súvislostí prevláda pozitívna stránka výstavby obchvatu cesty, ktorá súvisí s možnosťami rozvoja hodnoteného územia, v dôsledku skvalitnenia dopravy.

K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj skonfortnenie dopravy.

Vyhodnotenie kontaktu variantov cesty I/75 s obytným územím a porovnanie s nulovým variantom

Kráľová nad Váhom

Trasa červeného variantu (variantov 1 a 2) sa odkláňa od trasy súčasnej cesty na juhovýchodnom okraji obce, kde v súčasnosti prebieha individuálna bytová výstavba nových rodinných domov. Odklon od súčasnej cesty však dosahuje maximálne 50 m, takže vplyvy variantov sú takmer identické ako v nulovom variante. Predpokladáme, že v zóne do 100 m od cesty sa bude nachádzať cca 10 rodinných domov s cca 40-50 obyvateľmi.

Začiatok modrého variantu (variantov 3 a 4) je mimo obce Kráľová nad Váhom, takže ich vplyv je rovnaký ako v prípade nulového variantu.

Variant 5 vedie v novej polohe mimo zastavané územie obce, v jeho okolí sa obytná zástavba nenachádza.

Porovnanie s nulovým variantom je v prípade obce Kráľová nad Váhom špecifické, nakoľko jednotlivé varianty nemajú spoločné východiskové body. V prípade variantov

1 a 2 je nulový variant pre obec priaznivejší, nakoľko nedochádza k odklonu trasy a záberu plochy určenej pre IBV. Varianty 3 a 4 sú s nulovým variantom totožné.

Variant 5 predstavuje úplne inú filozofiu riešenia, nakoľko začína ďaleko pred obcou a vedie obchvatom - odkláňa tranzitnú dopravu v súčasnosti vedenú okrajom obce do novej polohy. Tento variant by pre obyvateľstvo znamenal zlepšenie, nakoľko súčasná cesta vedie v tesnom kontakte s cca 10 rodinnými domami a v zóne do 100 m od cesty by sa v nulovom variante ocitlo cca 40-50 obyvateľov a v novej IBV ďalších cca 30 obyvateľov. Odľahčenie by sa však týkalo skutočne iba tranzitnej dopravy, nakoľko doprava smerujúca do centra Šale by zostala na súčasnej ceste I/75.

Šaľa

Trasa červeného variantu (variantov 1 a 2) sa odkláňa od súčasnej cesty a je vedená v novej polohe poza Stredné odborné učilište poľnohospodárske. Tento variant vedie v celej trase v dostatočnej vzdialenosti, 150-400 m od zastavaného územia. K jedinému kontaktu s bývaním dochádza v prípade pneuservisu, ktorý plní aj obytnú funkciu a v areáli vodární, kde sa nachádzajú dve bytové jednotky. Dovedna tu býva 8 obyvateľov.

K priblíženiu na cca 150 m dochádza pri križovatke s cestou II/573 (Dlhoveská ulica). Nasleduje obchvat miestnej časti Veča, kde je už červený variant vedený ako variant 1 a variant 3. Variant tu vedie otvorenou krajinou, bez kontaktu so zástavbou.

Trasa modrého variantu (variantov 3 a 4) vedie v počiatočnom úseku v trase súčasnej cesty, od križovatky so Štúrovou ulicou sa odkláňa do novej polohy o po premostenie Váhu vedie okrajom obytnej zástavby, popri škole a zimnom štadióne. V tomto úseku vedie trasa v kontakte s obytnými domami na konci Jánošíkovej a Kvetnej ulice, kde do vzdialenosti 100 m žije cca 100 obyvateľov.

Po premostení Váhu sa trasa spája s červeným variantom, kde dochádza k priblíženiu na cca 150 m s Dlhoveskou ulicou.

Obchvat Veče v modrom variante je vedený ako variant 2 a 4, pričom je vedený v menšej vzdialenosti ako v prípade variantu červeného. K najväčšiemu priblíženiu, cca 150 m dochádza pri prechode do križovatky so súčasnou cestou I/75.

Variant 5 prichádza do katastra Šale od Dlhej nad Váhom, kde v priestore Veče vedie následne buď veľkým obchvatom, v podobe červeného variantu, alebo menším obchvatom v podobe modrého variantu. K tesnému kontaktu s obytnou zónou nedochádza, v prípade modrého variantu sa tento približuje k severovýchodnému okraju Veče na vzdialenosť cca 150 m.

Všetky varianty majú nespornú prednosť oproti nulovému variantu, ktorý vedie intravilánom mesta. V zóne intenzívneho vplyvu dopravy (do 100 m) tu žije cca 3 200 obyvateľov.

Dlhá nad Váhom

K tesnému kontaktu s obytnou zónou dochádza vo variantoch 1, 2, 3 a 4 za premostením Váhu, kde sa do blízkosti cesty dostáva cca 5 RD s 20 obyvateľmi na ulici pod hrádzou.

Varianta 5 vedie obchvatom obce, vo vzdialenosti min. 300 m. Jeho význam pre obec spočíva v tom, že týmto obchvatom by bola z intravilánu obce odvedená aj tranzitná doprava z cesty II/573, čo by sa po vybudovaní obchvatu v roku 2013 prejavilo poklesom intenzity dopravy v intraviláne obce o cca 2 200 vozidiel denne.

Nulový variant vo vzťahu k obci Dlhá nad Váhom je relevantné porovnávať vo vzťahu k výstavbe obchvatu iba v prípade variantu 5, ktorého realizácia znamená spomenuté odľahčenie obce.

Trnovec nad Váhom

Varianty 1 a 3 (červený) vedú v dostatočnej vzdialenosti, min. 300 m od obytnej zástavby obce, bez negatívneho vplyvu na obyvateľstvo.

Varianty 2 a 4 (modrý) prechádzajú pred premostením Trnovského kanálu v malej vzdialenosti od 4 bytových jednotiek, v ktorých žije 13 obyvateľov.

Nulový variant vedie intravilánom obce, pričom vo vzdialenosti do 100 m žije cca 170 obyvateľov.

Mieru vplyvu cesty na obyvateľstvo sumarizujeme počtom obyvateľov žijúcich vo vzdialenosti do 100 m od variantov cesty, ktorú možno považovať za zónu najintenzívnejších negatívnych vplyvov.

Tab. 41 Počet obyvateľov v zóne do 100 m od jednotlivých variantov cesty

Obec	Počet obyvateľov					
	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Nulový
Kráľová n/V.	40	40	30	30	0	30
Dlhá n/V.	20	20	20	20	0	0
Šaľa	8	8	100	100	0	3 200
Trnovec n/V.	0	13	0	13	13	170
Spolu	68	81	150	163	13 *	3 400

* pri kombinácii variantu 5 s červeným variantom ku kontaktu s obytou zónou nedochádza

Hodnotenie zdravotných rizík

Znečistenie ovzdušia

Limitné hodnoty znečistenia ovzdušia stanovuje vyhláška MŽP SR č. 705/2002 Z.z.

Tab. 42 Imisné limity podľa vyhlášky MŽP SR č. 705/2002 Z.z.

Znečist. látka	Priemero- vané obdobie	Limitná hodnota µg/m ³	Termín dosiahnutia	Limitná hodnota + medza tolerancie				
				2006	2007	2008	2009	2010
SO ₂	1 hod	350	1.1.2005	-	-	-	-	-
SO ₂	24 hod	125	1.1.2005	-	-	-	-	-
NO ₂	1 hod	200	1.1.2010	240	230	220	210	200
NO ₂	1 rok	40	1.1.2010	48	46	44	42	40
PM ₁₀	24 hod	50	1.1.2005	-	-	-	-	-
PM ₁₀	1 rok	40	1.1.2005	-	-	-	-	-
CO	denná	10 000	1.1.2005	-	-	-	-	-

Na znečisťovaní ovzdušia v okolí dopravných trás sa podieľajú jednak škodliviny z výfukových plynov cestných vozidiel, ako aj zvýšená sekundárna prašnosť. Za najvýznamnejšie škodliviny z emisií spaľovacích motorov vo vzťahu k zdraviu ľudí sa vo všeobecnosti považujú oxidy dusíka (NO_x).

V súčasnosti sa už aj na Slovensku začína prejavovať vplyv modernizácie automobilového parku. K zlepšeniu situácie prispieva používanie katalyzátorov a odbúranie používania olovnatých benzínov. Vychádzajúc z predpisov EHK možno predpokladať zníženie produkcie znečisťujúcich látok u automobilov po roku 2010 cca o 40-50 %. Toto sa premieta aj do emisných faktorov, ktoré sa používajú pri prognózovaní stavu znečistenia ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy. Obecne to znamená, že i napriek zvyšovaniu intenzity dopravy by malo dochádzať k zlepšovaniu kvality ovzdušia v okolí dopravných trás.

Posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia cestnou dopravou sme vykonali na základe výpočtu, realizovaného programom MODIM. Výpočet bol realizovaný na základe zverejnených emisných faktorov motorových vozidiel pre prognózovanú intenzitu dopravy v roku 2013 (predpokladané uvedenie komunikácie do prevádzky). V nasledujúcich tabuľkách uvádzame maximálne koncentrácie CO a NO_x vypočítané pre jednotlivé body v okolí cesty, v jej jednotlivých úsekoch.

Tab. 43 Výpočet imisií - variant 1a 3 (rok 2013)

Úsek	Intenzita dopravy (voz/24 h)	Koncentrácia v $\mu\text{g}/\text{m}^3$					
		NO_x			CO		
		max.	50 m	100 m	max.	50 m	100 m
Obchvat I/75 – II/573	8 406	93	62	38	123	78	49
Obchvat II/573 – III/50811	10 206	112	65	42	149	88	55
Obchvat III/50811 – II/562	10 644	118	68	45	158	90	59
Obchvat II/562 – I/75	5 084	50	28	19	73	42	27

Tab. 44 Výpočet imisií - variant 2 a 4 (rok 2013)

Úsek	Intenzita dopravy (voz/24 h)	Koncentrácia v $\mu\text{g}/\text{m}^3$					
		NO_x			CO		
		max.	50 m	100 m	max.	50 m	100 m
Obchvat I/75 – II/573	8 406	93	62	38	123	78	49
Obchvat II/573 – III/50811	10 206	112	65	42	149	88	55
III/50811 – I/75 pôvodná	9 108	105	59	40	136	76	50
Obchvat I/75 pôvodná	12 992	135	77	50	189	108	70
I/75 pôvodná – II/562	10 644	118	68	45	158	90	59
Obchvat II/562 – I/75	5 084	50	28	19	73	42	27

Tab. 45 Výpočet imisií - variant 5 (rok 2013)

Úsek	Intenzita dopravy (voz/24 h)	Koncentrácia v $\mu\text{g}/\text{m}^3$					
		NO_x			CO		
		max.	50 m	100 m	max.	50 m	100 m
Obchvat I/75 – II/573	6 224	64	38	25	91	50	24
II/573 – privádzáč Šaľa	8 262	86	49	33	121	69	46
privádzáč Šaľa – III/50811	10 206	112	65	42	149	88	55
III/50811 – I/75 pôvodná	9 108	105	59	40	136	76	50
Obchvat I/75 pôvodná	12 992	135	77	50	189	108	70
I/75 pôvodná – II/562	10 644	118	68	45	158	90	59
Obchvat II/562 – I/75	5 084	50	28	19	73	42	27

Z výsledkov výpočtu vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravných trás jednotlivých variantov nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. V roku 2013 bude maximálna intenzita dopravy a tým aj najväčšie emisie vozidiel dosahované vo variantoch 2, 4 a 5, a to za obchvatom Veče, na úseku, kde trasa preložky prechádza do trasy súčasnej cesty I/75. Tento úsek prechádza nezastaveným územím, bez vplyvov na obyvateľstvo.

Miesto najužšieho kontaktu preložky cesty s obytnou zónou je vo variantoch 3 a 4 na začiatku Šale a na okraji Dlhej nad Váhom. Maximálne koncentrácie NO_x v tomto úseku budú dosahovať v bezprostrednej blízkosti komunikácie $93 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo je 46 % povoleného limitu. Vo vzdialenosti 50 m od cesty je to $62 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo je 31 % povoleného limitu. Koncentrácie CO dosahujú zanedbateľné hodnoty, na úrovni max. 2 % povoleného limitu.

V prípade nulového variantu bola vo výhľadovom období 2013 v najviac zaťaženom úseku v mestskej časti Šaľa-Veča vypočítaná maximálna koncentrácia CO $318 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a NO_x $197 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo je hodnota na hranici povoleného limitu. Z hľadiska dlhodobého priemeru sa predpokladá pri maximálnom dopravnom zaťažení hodnota NO_x $26,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, čo je 67 % povoleného limitu.

Pre úplnosť treba uviesť, že všetky výpočty boli realizované pre nepriaznivé rozptylové podmienky. Za normálnych okolností budú koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší nižšie.

Hluk

Kritériom pre posudzovanie vplyvov hluku na obyvateľstvo je nariadenie vlády SR č. 339/2006 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií.

Pre hluk z pozemnej dopravy a pre kategóriu územia II. - priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov a rekreačné územia sú v uvedenom právnom predpise stanovené tieto prípustné hodnoty hluku (ekvivalentné hladiny A zvuku):

deň	(6:00-18:00):	50 dB
večer	(18:00-22:00):	50 dB
noc	(22:00-6:00):	45 dB.

Okolím sa rozumie územie do vzdialenosti 100 m od osi vozovky pozemnej komunikácie.

Pre kategóriu územia III. - územie ako v kategórii II., ale v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh, letísk a pre mestské centrá platia tieto prípustné hodnoty hluku (ekvivalentné hladiny A zvuku):

deň	(6:00-18:00):	60 dB
večer	(18:00-22:00):	60 dB
noc	(22:00-6:00):	50 dB.

Pre kategóriu územia IV. - územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky a areály závodov platia tieto prípustné hodnoty hluku (ekvivalentné hladiny A zvuku):

deň	(6:00-18:00):	70 dB
večer	(18:00-22:00):	70 dB
noc	(22:00-6:00):	70 dB.

Pri hodnotení vplyvov hluku na obyvateľstvo prevádzkou preložky cesty sme obytné územie v okolí súčasnej cesty I/75 a okolí železnice zaradili do kategórie územia III. a ostatné obytné územie do kategórie II. V nulovom variante je celé okolie trasy cesty I/75 zaradené do kategórie územia III.

Posúdenie hlukového zaťaženia záujmového územia jednotlivými variantami cesty bolo vykonané hlukovou štúdiou, t. j. výpočtom realizovaným na základe prognózovaných intenzít dopravy pre roky 2013 a 2023. Výpočet pre obytné územie bol spracovaný pre nočnú dobu, výsledky teda boli porovnávané s limitnou hodnotou 45 dB, pre školské budovy a rekreačné územie pre dennú dobu, s limitnou hodnotou 50 dB. Prekročenie prípustných hodnôt hluku v roku 2013 sumarizujeme nasledovnou tabuľkou.

Tab. 46 Výpočet ekvivalentných hladín hluku (rok 2013)

Variant	Staničenie (km)	Pozícia	Popis	Hladina hluku (dB)	Doba	Limit (dB)
1	0,000-0,350	vľavo	IBV Kráľová n/V. vo výstavbe	51,8	noc	45
	0,850-1,050	vpravo	učebne SOUP	52,8	deň	50
	2,000-2,050	vľavo	IBV Dlhá nad Váhom	54,5	noc	45
	2,200-2,800	obojsr.	záhradky - rekreačné územie	55,6	deň	50
	1,500-1,600	vpravo	okraj Šale - Dlhoveská ul.	47,0	noc	45
2	0,000-0,350	vľavo	IBV Kráľová n/V. vo výstavbe	51,8	noc	45
	0,850-1,050	vpravo	učebne SOUP	52,8	deň	50
	2,000-2,050	vľavo	IBV Dlhá nad Váhom	54,5	noc	45
	2,200-2,800	obojsr.	záhradky - rekreačné územie	55,6	deň	50
	1,500-1,600	vpravo	okraj Šale - Dlhoveská ul.	47,0	noc	45
	5,050-5,150	vpravo	okraj Šale - Nitrianska ul.	46,9	noc	45
	7,200-7,300	vľavo	2 RD v obci Trnovec nad Váhom	57,9	noc	45
3	0,000-0,350	vľavo	učebne SOUP	54,4	deň	50
	0,000-0,070	vpravo	IBV Šaľa - Jánošíkova ul.	51,9	noc	45
	0,220-0,300	vpravo	IBV Šaľa - Kvetná ul.	56,5	noc	45
	0,300-0,600	obojsr.	kúpalisko, dostihový areál	65,2	deň	50
	1,230-1,280	vľavo	IBV Dlhá nad Váhom	54,5	noc	45
	1,400-2,000	obojsr.	záhradky - rekreačné územie	55,6	deň	50
	1,720-1,820	vpravo	okraj Šale - Dlhoveská ul.	47,0	noc	45
4	0,000-0,350	vľavo	učebne SOUP	54,4	deň	50
	0,000-0,070	vpravo	IBV Šaľa - Jánošíkova ul.	51,9	noc	45
	0,220-0,300	vpravo	IBV Šaľa - Kvetná ul.	56,5	noc	45
	0,300-0,600	obojsr.	kúpalisko, dostihový areál	65,2	deň	50
	1,230-1,280	vľavo	IBV Dlhá nad Váhom	54,5	noc	45
	1,400-2,000	obojsr.	záhradky - rekreačné územie	55,6	deň	50
	1,720-1,820	vpravo	okraj Šale - Dlhoveská ul.	47,0	noc	45
	4,400-4,500	vpravo	okraj Šale - Nitrianska ul.	46,9	noc	45
	6,380-6,480	vľavo	2 RD v obci Trnovec nad Váhom	57,9	noc	45
5	1,800-1,850	vľavo	rekreačný objekt Dlhá n/V.	53,3	noc	45
	9,700-9,800	vľavo	2 RD v obci Trnovec nad Váhom	57,9	noc	45

Vzhľadom na prekračovanie povolených hygienických limitov bola hlukovou štúdiou navrhnutá realizácia protihlukových opatrení. Tieto sumarizujeme v kapitole C.IV. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od preložky cesty I/75 dostáva na akceptovateľnú úroveň a prevádzka na ceste nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravie dotknutého obyvateľstva.

Vibrácie

Podľa skúseností z výstavby a prevádzky ciest a diaľnic, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor. Pri tomto tvrdení sa opierame o výsledky monitoringu vibrácií realizovaného na niektorých úsekoch diaľnic, napr. diaľnice D1 v Bratislave, v úseku Mierová - Senecská, križujúceho obytnú zónu (Enviconsult, 1999-2004). Tento vplyv možno vzhľadom na jeho vzdialenosť vedenia trasy od obytnej zástavby zanedbať.

Dopravná nehodovosť

Medzi ciele výstavby posudzovanej komunikácie je potrebné zaradiť i zlepšenie dopravno-bezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením trasy cesty mimo intravilánu, kde je vysokým rizikom dopravnej nehodovosti pešia doprava.

Pri hodnotení prevádzkovania novej cestnej komunikácie z hľadiska dopravnej nehodovosti vychádzame z predpokladu, že stiahnutie automobilovej dopravy z ciest z intravilánu sídiel na novú komunikáciu je kladným faktorom. V zjednodušenom postupe je možné očakávať, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v intraviláne vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú a pešiu premávku. Z tohoto pohľadu je smerodajným kritériom podiel zostatkovej dopravy na pôvodnej komunikácii, ktorej hodnoty uvádzame v tabuľke č. 22.

Prijateľnosť činnosti

Prijateľnosť činnosti vyhodnocujeme na základe stanovísk a pripomienok dotknutých orgánov a ostatných zainteresovaných strán, ktoré došli k „zámeru“ navrhovanej činnosti, predloženého začiatkom roka 2006.

Posudzovaný úsek vedenia cesty možno, vzhľadom na vysokú zastavanosť územia, klasifikovať ako problémový. Podobne, ako v niektorých iných úsekoch vedenia diaľnic a ciest na Slovensku, kde sa ich trasa dostáva do kontaktu so sídelným útvarom, dochádza aj v prípade cesty I/75 - obchvatu Šaľa k diferencovaným postojom rôznych skupín obyvateľstva voči jednotlivým navrhovaným variantom.

Pre názornosť uvádzame prierez stanoviskami došlými k zámeru:

Stanoviská dotknutých orgánov

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR - súhlasilo s realizáciou zámeru bez pripomienok, nepožadovalo vypracovanie správy o hodnotení.
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy v Bratislave - nemal zásadnejšie pripomienky k vypracovanému zámeru. Upozornil, že stavba si vyžiada súhlas ÚRŽD, ktorý nie je uvedený v zozname dotknutých orgánov, ďalej upozorňuje, že v časti IV.1 nie je uvedené Ochranné pásmo dopravných stavieb - ochranné pásmo dráhy OPD je pri celoštátnej dráhe a pri regionálnej dráhe 60 m od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 m od hranice obvodu dráhy, pri vlečke 30 m od osi krajnej koľaje (§ 7 zákona o dráhach). Úrad súhlasil s predloženým zámerom a nevyžadoval ďalšie posudzovanie.
- Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Nitre k ceste I/75 Šaľa - obchvat vyjadrilo súhlasné stanovisko.

- Krajský pozemkový úrad v Nitre konštatoval, že ako orgán ochrany PPF danú investičnú akciu neposudzoval, pretože skôr ako môže byť variant, ktorý má nároky na PPF posudzovaný a vybraný musí byť riešený najskôr podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní PPF a o zmene zákona 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Z pohľadu ochrany PPF sa jedná o investíciu, ktorá má byť posudzovaná podľa zákona 24/2006 Z.z. s tým, že z dlhodobého hľadiska je nutné v bližšom i vzdialenejšom okolí kontrolovať raz za dva roky od uvedenia cesty do prevádzky obsah škodlivín v pôde.
- Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre - odporučil variant č. 3.
- Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Odbor regionálneho rozvoja a cezhraničnej spolupráce Nitra vo svojom stanovisku uviedol, že zámer „Cesta I/75 Šaľa - obchvat“ nie je v rozpore s Územným plánom VÚC Nitrianskeho kraja, v ktorom sa uvažuje s rezerváciou koridoru pre vybudovanie obchvatu Šale medzi Kráľovou nad Váhom a Šaľou východným obchvatom Šaľa-Veča a zároveň pre dlhodobý výhľad rezervuje koridor obchvatu Šale preložkou cesty I/75 vedenou severne od obcí Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom s pripojením na obchvat miestnej časti Veča i napojenie Trnovca nad Váhom. V prípade výberu variantu s celkovou dĺžkou do 10 km zámer podlieha zisťovaciemu konaniu, ak bude vybraný variant s celkovou dĺžkou nad 10 km, zámer podlieha povinnému hodnoteniu.
- Obvodný lesný úrad v Nových Zámkoch - vyjadruje súhlas so zámerom za podmienok, že investor požiada Obvodný lesný úrad o vydanie rozhodnutia pre trvalý, resp. dočasný záber LPF, nakoľko všetkých 5 navrhnutých variantov uvažuje o trvalom, resp. dočasnom zábere LPF a v prípade umiestnenia stavby do 50 m od lesných pozemkov musí investor požiadať OLÚ o súhlas.
- Obvodný úrad ŽP, odbor ochrany zložiek ŽP v Šali - premostenie Váhu odporúča podľa variantu č. 5 s pokračovaním cesty podľa variantu 1. Na konštrukcii mosta požaduje po celej dĺžke navrhnuť opornú rímsu (pre hromadné hniezdenie belorítok domových). Križovanie ciest a drobných vodných tokov požaduje riešiť mostnými telesami (a nie iba rúrovými priepustami). Nepožadoval ďalšie posudzovanie.
- Obvodný úrad v Šali, odbor krízového riadenia - k zámeru nemal pripomienky.

Stanoviská dotknutých obcí

- Mesto Šaľa - Primátor - za výhľadovo najperspektívnejší a z hľadiska celkovej kvality životného prostredia najmenej kolízny považuje variant č. 5 s alternatívou trasy v severovýchodnom úseku podľa variantov č. 1 a 3. Vyzdvihuje i jeho priaznivé ekonomické parametre.
- Obec Kráľová nad Váhom - nesúhlasí so zámerom výstavby cesty vo variantoch č. 1 a 5, z dôvodu negatívneho vplyvu na poľovníctvo a rybárstvo a komplikované majetkové vzťahy k daným pozemkom.
- Obec Dlhá nad Váhom - odporúča realizáciu zámeru variantom č. 5, ktorý je pre obec prijateľnejší z aspektu záberu pôdy, prepravy surovínových zdrojov, nárokov na dopravu a infraštruktúru, nárokov na zastavané územie, hluku a vibrácií, narušenia pohody a kvality života obyvateľstva, ako i možných zdravotných rizík, vplyvov na rekreáciu a turistický ruch, dopravnej prognózy a celkových vplyvov na obyvateľstvo.
- Obec Trnovec nad Váhom vo svojom stanovisku vyjadruje súhlas s variantným riešením č. 1 a 3 za podmienok, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie

bude riešená križovatka cesty I/75 s cestou III/50844, ktorá zabezpečuje dopravné napojenie Trnovca nad Váhom a Horného Jatova k obchvatu.

Stanoviská občanov, združení a iných inštitúcií

- Stanovisko občanov z obce Dlhá nad Váhom (250 občanov) - vyjadrili svoj nesúhlas s realizáciou zámeru vo variantoch 1, 2, 3 a 4 a súhlasia s variantom č. 5.
- Občianske združenie „Za zdravý život“ Hlavná 45, Šaľa - vyjadruje podporu variantu č. 1.
- Stredné odborné učilište poľnohospodárske, Štúrova 74, Šaľa - vyjadrilo nesúhlas s variantným riešením č. 3 a 1 v dôsledku negatívnych vplyvov na človeka, na ich areál a podporuje realizáciu variantom č. 5.
- Ing. František Lisý, Váhová 1005/15, Šaľa vo svojom stanovisku uvádza, že navrhovaný obchvat Šale v podobe predložených variantov má podľa neho riešiť odklon tranzitnej dopravy z mesta Šaľa, ale nerieši smerovanie dopravy z oblasti Vlčian a Diakoviec. Preto sa domnieva, že pre odklon tranzitnej dopravy je najvhodnejší variant č. 1, pri ktorom však navrhuje aby v smere medzi Duslom a Večou pokračoval v smere na Šoproňu s vyústením na diaľnicu. Za výhody tohto riešenia považuje blízkosť diaľnice, krátku prípojku do Dusla, nie je potrebné vybudovať most cez Váh, rieši problematiku dotyku SOUP, rieši problematiku dotyku pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov.
- Dr. Boris Čižmárik, Robotnícka 17, Šaľa vo svojom stanovisku podporenom aj petíciou občanov uvádza, že občania dotknutého územia nesúhlasia v lokalite mesta Šaľa s vybudovaním obchvatu variantnými riešeniami č. 1, 2, 3 a 4. Vytýka spracovanému zámeru nedostatky z hľadiska celkových nákladov, vyhodnotenia hluku, vplyvov pôdy, vodu, pohodu. Upozorňuje, že varianty 1,2 vedú územím, ktoré je podľa platného ÚP mesta Šaľa vedené ako rekreačná zóna. Taktiež spochybňuje hodnovernosť dopravnej prognózy. Uvádza, že štúdia má len popisný charakter a jej záver nie je pre občanov dotknutej obytnej zóny akceptovateľný.
- Peter Havrila, Nešporova 1, Šaľa vo svojom stanovisku podporuje variant C, pretože navrhované varianty A, B cez mesto Šaľa považuje za najhoršie. Mestu a príľahlým obciam by pomohol južný obchvat s diaľničným prepojením Šoproňa - Duslo, alebo čiastočné riešenie - posunúť most aj s obchvatom proti prúdu pred obce Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom - Variant C.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE, NERASTNÉ SUROVINY, GEODYNAMICKÉ JAVY A GEOMORFOLOGICKÉ POMERY

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby cesty na substrát a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Zásah do reliéfu je zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa.

Varianty cesty prechádzajú rovinatým reliéfom širokej aluviálnej nivy Váhu, územie možno z hľadiska geodynamických javov klasifikovať ako stabilné.

Nepriamym vplyvom na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktorý bude potrebné získať zo zdrojov v okolí. Ako optimálne riešenie navrhujeme využitie existujúcich otvorených ložísk stavebného kameňa, z ktorých sa najbližšie nachádza ložisko štrkopieskov v lokalite Šoporňa - Štrkovec.

Nevhodná zeminu z výkopov, ktorej množstvo nebude významné, bude uložená na skládke odpadu, kde ju možno využiť ako prekladaciu vrstvu.

Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez, most) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Podľa výsledkov geologického prieskumu, realizovaného na základe archívnych materiálov v rámci technickej štúdie (Alfa 04, 01/2006) je územie budované fluviálnymi sedimentami. Povrchový kryt tvoria náplavové nívne sedimenty zastúpené hlinou, nízko až vysoko plastickým ílom, hlinitým a ílovitým pieskom v nepravidelnom striedaní. Hrúbka týchto sedimentov je 2-4 m. Pod nimi sa do hĺbky 10-12 m nachádza súvrstvie fluviálnych štrkov a pieskov. Predkvartérne podložie je tvorené neogénnymi ílmi a pieskami.

Z uvedeného vyplýva, že po odstránení ornice budú podložie pláne vozovky tvoriť náplavové nívne sedimenty zastúpené hlinou a ílom. Tieto zeminy sú vysoko namázavé, z hľadiska STN 72 10 02 patria do skupiny VII-IX. V takmer celom úseku bude preto potrebné uvažovať s výmenou zeminy v aktívnej zóne s hrúbkou 0,4-0,6 m, jej nahradením štrkopieskami a použitím geotextílie. V násype sa spodná vrstva hrúbky cca 0,5 m odporúča sypať zo štrkopiesčitých zemín.

Čo sa týka jednotlivých variantov, tieto sú na základe zhodnotenia inžiniersko-geologických pomerov rovnocenné.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

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

Počas prevádzky cesty nastane zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko pôvodný pôdny podklad pokrytý zväčša vegetáciou sa nahradí umelým asfaltovým povrchom. Tento povrch bude odlišne prijímať a odrážať slnečné žiarenie ako pôvodný. V dôsledku zmeny albeda zemského povrchu cesta nepriamo ovplyvní i režim ostatných meteorologických prvkov v prízemnej vrstve ovzdušia, nakoľko dôjde k ich väčším výkyvom. To znamená, že vzduch nad cestou sa bude rýchlejšie a viac otepľovať i ochladzovať a obdobne i vysušovať, ako nad antropogénne neporušenou krajinou. Zmeny v režime jednotlivých meteorologických prvkov budú zväčša krátkodobé a prejavovať sa budú najmä za ustálených, málo oblačných a radiačných typoch počasia.

Uvedené nepriaznivé vplyvy klasifikujeme ako nevýznamné, charakter miestnej klímy sa pozdĺž línie cesty zmení v priemere o 1 až 3 %.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Skleníkový efekt je príčinou nárastu emisií tzv. skleníkových plynov, medzi ktoré patria aj oxid uhoľnatý CO a oxidy dusíka NO_x. Na emisiách uvedených plynov majú vysoký podiel práve mobilné zdroje.

Na základe doterajších meraní možno charakterizovať vplyv cestnej a diaľničnej dopravy na okolie nasledovne:

- asi 70 až 90 % emitovaného množstva kovov z dopravy sedimentuje v tesnej blízkosti komunikácie vo vzdialenosti od 3 do 30 m
- znečistenie pôdy od exhalátov závisí na klimatických, pôdných, vodných a vegetačných pomeroch, ale znečistenie sa viaže prevažne na povrchovú vrstvu cca 25 cm.

Vyhodnoteniu imisnej situácie vo vzťahu k obyvateľstvu sa venujeme v kapitole C.III.1.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÚ VODU

Ovplyvnenie odtokových pomerov

Pri návrhu technického riešenia boli rešpektované požiadavky vyhlášky MDPaT č. 22/2001 Z.z. o vnútrozemskej plavbe, týkajúce sa dodržania minimálnej podjazdovej výšky (7 m nad najvyššou plavebnou hladinou), šírky a osi plavebnej dráhy (kap. A.8 - mosty). Podľa hydrotechnických výpočtov Hydroprojektu a.s. Bratislava (in Technická štúdia, Alfa 04, 2006) bude vzduť hladiny z dôvodu zúženia medzihrádzového priestoru dosahovať max. 4,60 cm, čo je vzhľadom na šírku inundácie a veľké rozpätie mostných opôr zanedbateľné.

Situovaním cesty v predmetnom území sa teda nezmenia odtokové pomery a nebude ovplyvnená povodňová ochrana územia. Teleso cesty nevytvorí prekážku prechodu veľkých vôd, ani nenaruší stabilitu hrádzí.

Zhotoviteľ stavieb na vodných tokoch počas ich výstavby bude povinný vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác, v zmysle § 5 zákona č. 666/2004 Z.z. o ochrane pred povodňami.

Technické zásahy

V hodnotenom úseku trasa cesty I/75 v každom variante prekonáva rieku Váh, kanál Zájarčie, kanál Trnovec a ľavostranné prítoky kanála Trnovec. V rámci stavby sa neuvažuje so žiadnymi preloškami, alebo inými úpravami vodných tokov. Technické zásahy budú spočívať v opevnení svahov koryta pod mostnými objektami.

Hydrologické vplyvy

Pri navrhovanej ceste sa neuvažuje s jej odkanalizovaním. Odvedenie zrážkových vôd je riešené priamym odvedením zrážok z vozovky do terénu. Znamená to, že pri výstavbe a prevádzke cesty nedôjde k zmene režimu povrchových vôd.

Ovplyvnenie kvality povrchovej vody

V čase výstavby možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť najmä krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác a prípadných úprav tokov, v budovaní spevnených brehov a výstavbe objektov. Ďalším významným vplyvom na povrchové vody počas výstavby je možné znečistenie povrchových vôd vplyvom úniku znečisťujúcich látok (pohonné hmoty, oleje) najmä v okolí stavebných dvorov.

Negatívne ovplyvnenie resp. zraniteľnosť povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov, produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke komunikácie do tokov. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky s malými prietokmi.

V období prevádzky cesty môžu byť povrchové vody znečisťované len v prípade dopravnej nehody s únikom nebezpečných látok na mostnom objekte alebo v jeho blízkosti.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Vplyv na režim podzemnej vody

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné predovšetkým v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy. Takýmto zásahom môže byť napr. budovanie hlbokých zárezov. V prípade posudzovanej cesty tieto vplyvy nevznikajú.

Ovplyvnenie kvality podzemných vôd

Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd v období výstavby a prevádzky cesty pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

Výstavba:

- úniky látok zo skladov a techniky počas výstavby cesty,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska,
- havarijné úniky nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov pri výstavbe.

Prevádzka:

- zrážkové vody spláchnuté z povrchu vozovky,
- splachy odpadových vôd zo zimnej údržby vozovky,
- havarijné úniky nebezpečných látok pri dopravných nehodách.

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok z uvedených zdrojov a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Z hľadiska súčasných poznatkov o charaktere vôd odtekajúcich z povrchu ciest nie je možné vykonať presný odhad koncentrácií kontaminantov. Možno vychádzať z orientačných hodnôt, publikovaných na základe výskumov rôznych inštitúcií.

K vysokým koncentráciám znečisťujúcich látok dochádza predovšetkým v dôsledku zimnej údržby vozovky, kedy sa v závislosti od množstva chemického posypu dosahujú koncentrácie chloridov hodnoty 4-5 g/l. Významnými sú aj koncentrácie NEL (ropné látky), ktoré pri bežnej prevádzke dosahujú 0,4-0,8 mg/l.

V súčasnosti sú na trhu dostupné moderné prostriedky zimnej údržby, ktoré sú šetrnejšie voči životnému prostrediu. Odporúčame preto pre zimnú údržbu uprednostniť prostriedky s certifikátom „environmentálne vhodný výrobok“.

Osobitným prípadom sú potenciálne havárie vozidiel, kedy je možná kontaminácia okolia havárie jednak uniknutými ropnými látkami a jednak prepravovanými látkami.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno posudzované územie kategorizovať ako vysoko zraniteľné, nakoľko je budované aluviálnymi náplavami rieky Váh. Pokryvné útvary možno charakterizovať prevažne dobrou priepustnosťou. Dobrá priepustnosť samotného štrkopiesčitého kolektora vytvára podmienky pre rýchlu migráciu kontaminantov.

Zraniteľnosť podzemných vôd podložných neogénnych kolektorov možno klasifikovať ako miernu, vzhľadom na menšiu priepustnosť, hĺbku obehu a existenciu krycích vrstiev, ktoré zabraňujú bezprostrednej kontaminácii podzemných vôd tohto komplexu.

V území sa v priestore medzi Šaľou a Kráľovou nad Váhom nachádzajú v súčasnosti nevyužívané zdroje podzemných vôd. Trasa variantov 1 a 2 prechádza v okolí juhovýchodného cípu PHO I. a II. stupňa. Podzemné vody v predmetnom území prúdia v smere Z-V až ZSZ-VJV. Trasa cesty teda prechádza z hľadiska prúdenia vôd pod vodným zdrojom, čo znamená, že ovplyvnenie kvality zdroja je takmer vylúčené.

Navrhovaná komunikácia vo variantoch 3 a 4 (km 0,5-0,6) vedie v blízkosti prírodného kúpaliska. Pre potreby kúpaliska boli vybudované 2 termálne vrty HTŠ-1 a HTŠ-2 (v minulosti využívaný len HTŠ-2) a 1 hydrogeologický vrt HTŠ-3 na riedenie termálnej vody. V súčasnosti sa kúpalisko nevyužíva. Vzhľadom na hlbinný charakter hydrogeologickej štruktúry, na ktorú sú geotermálne vody viazané, výstavba ani prevádzka cesty nemôže ovplyvniť režim alebo kvalitu vôd uvedených zdrojov.

6 VPLYVY NA PÔDU

Prioritným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu (PPF), kde dôjde k použitiu poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely. Zábery pôdneho fondu sú vyčíslené v kapitole B.I.1.

Okrem celkového záberu je pri posudzovaní jednotlivých variantov dôležitým ukazovateľom záber poľnohospodárskej pôdy podľa kvality pôdy. V zmysle zákona MP SR č. 220/2004 Z.z. je bonita pôdy je vyjadrená stupňom kvality. Pôdy sú zaradené do 9-člennej stupnice, pričom stupeň 1 sú pôdy najkvalitnejšie, s najvyšším produkčným potenciálom a stupeň 9 sú pôdy s najnižšou kvalitou, s najnižším produkčným potenciálom.

Priestorové rozloženie skupín kvality pôd vo vzťahu k navrhovaným variantom cesty je znázornené vo výkrese č. 2. Vyhodnotenie záberov pri jednotlivých variantoch uvádzame v tabuľke č. 47.

Z vyhodnotenia vyplýva, že všetky varianty prechádzajú dominantne prvými tromi skupinami kvality, ktoré sú zaradené medzi chránené pôdy. Z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy 1. skupiny kvality možno ako rovnocenné vyhodnotiť varianty 1, 3 a 5A (v kombinácii s červeným variantom), nakoľko rozhodujúcim je druhý úsek červeného a modrého variantu, kde modrý variant prechádza v prevažnej časti trasy najkvalitnejšou pôdou.

Tab. 47 Záber poľnohospodárskej pôdy podľa skupín kvality

Skupina kvality	Záber poľnohospodárskej pôdy v %					
	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 5A*
1	33,9	55,7	38,0	62,6	42,3	26,8
2	23,5	24,8	20,9	22,4	35,8	34,7
3	19,6	14,8	15,2	9,8	17,5	21,0
4	3,6	4,6	4,1	5,2	3,4	2,6
5	6,1	0	6,8	0	0	4,4
6	13,3	0	15,0	0	0,7	10,4

* variant 5A predstavuje možnosť vedenia variantu 5 v kombinácii s červeným variantom

Vplyvy na kvalitu pôdy

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti stavanej komunikácie, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch.

Stavebnými zásahmi počas výstavby cestnej komunikácie je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí telesa cesty a v miestach rekultivovaných po dočasnom zábere pôdy. Zmeny kvality sa prejavujú v závislosti na realizovanej rekonštrukcii a rekultivácii. Nie je možné ich dopredu odhadnúť.

Inou zmenou kvality pôdneho fondu je možná kontaminácia pôd počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie. Počas výstavby sú najviac ohrozené spomenuté priestory kumulácie stavebných prác - okolie väčších stavebných objektov, stavebné dvory, odstavné plochy strojov a zariadení.

Kontaminácia pôd počas prevádzky cestnej komunikácie závisí od viacerých faktorov:

- ✓ samotná produkcia látok kontaminujúcich pôdu (výfukové plyny, prostriedky zimnej údržby)
- ✓ vzdialenosť od cesty
- ✓ pufrovacia schopnosť pôdy (odolnosť pôdy voči antropogénne podmienenému zakysľovaniu).

Za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd v zmysle jej kontaminácie je možné považovať územie do vzdialenosti cca 30-50 m od cestnej komunikácie (na základe pozorovaní vplyvu výfukových plynov na vegetáciu). Možná kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je vzhľadom k ich fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminovateľnosti je priepustnosť pôd a substrátu, ktorá v podstatnej miere súvisí s ohrozením substrátu a podzemných vôd.

Osobitným prípadom potenciálnej kontaminácie pôd sú havárie vozidiel, spojené s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Počas výstavby

Priame vplyvy na biotu spočívajú vo fyzickej likvidácii niektorých ekosystémov (rastlín a živočíchov) záberom územia pre teleso cesty a vytvorením podmienok pre šírenie ruderalných druhov. Vybudovaním novej cesty dochádza k fragmentácii pôvodne

celistvých ekosystémov, v ktorých cesta vystupuje ako bariéra. Pri stavebných prácach dochádza často k mechanickému poškodzovaniu ekosystémov v okolí stavby. Okrem toho výstavba môže negatívne ovplyvniť funkcie biotopov (napr. znečistením vodného toku, zanášanie dna jemnozrnnými sedimentami)

Pri hodnotení významnosti vplyvov je potrebné brať do úvahy biotickú významnosť územia, ktorým trasa cesty povedie, plošný rozsah priameho zásahu i intenzitu zásahov do prírodného prostredia, súvisiacu s náročnosťou výstavby. Trasa variantov cesty prechádza v prevažnej časti veľkoblokovou ornou pôdou, kde nepredpokladáme výraznejšie vplyvy na biotu. Nový dopravný koridor v poľnohospodárskej krajine bude predstavovať bariéru v migrácii živočíchov.

Najvýraznejším negatívnym vplyvom bude rozsiahla stavebná činnosť pri výstavbe mostného objektu v kontakte s PP Trnovské rameno (variant 2, 4 a 5), ktorého vody sú priamo dotované z toku Trnoveckého kanála, pričom bude okrajovo zasiahnuté lokálne biocentrum Trnovské rameno - rybník Vizálľaš.



Foto 1

Rybník Vizálľaš



Foto 2 Prírodná pamiatka Trnovské rameno

Pomerne významný negatívny účinok bude mať aj zásah do celistvosti brehového porastu Váhu pri jeho premostení, ku ktorému dochádza pri všetkých variantných riešeniach. Mostný objekt v trase nadregionálneho biokoridoru Váh, môže v čase prevádzky vytvárať bariéru pre migrujúce vodné vtáctvo. Varianty 1, 2, 3 a 4 okrem toho zasahujú v medzihrádzovom priestore aj do časti biocentra miestneho významu Slepé rameno pri Zajarčí.

Tieto varianty križujú aj regionálny biokoridor kanál Zajarčie, ktorý tu však nemá vysokú hodnotu - svahy sú spevnené panelmi, bez vyvinutých brehových porastov (foto).



Foto 3

Ústie kanála Zajarčie do Váhu



Foto 4 Kanál Zajarčie pri Dlhej nad Váhom a asanovaná RS vo variantoch 1-4

Sumarizácia vplyvov na biotu pri jednotlivých variantoch je nasledovná:

Variant 1

- likvidácia lužných porastov v inundácii Váhu a zásah do nadregionálneho biokoridoru výstavbou mostného objektu, ktorý môže v čase prevádzky vytvárať bariéru pre migrujúce vodné vtáctvo. Stavebná činnosť sa v etape výstavby negatívne prejaví na vegetácii a faune (hluk, exhaláty, potenciálna kontaminácia povrchových vôd ropnými látkami a zanášanie dna kalmi);
- na pravej strane Váhu stavba okrajovo zasiahne do miestneho biocentra - Slepé rameno na sútoku Váhu s kanálom Zajarčie;
- trasa zasahuje okrajovú časť regionálneho biokoridoru kanál Zajarčie;
- prechodom poľnohospodárskou krajinou v km cca 2,0 až koniec úseku vytvorí bariéru v migrácii živočíchov;
- v km cca 6,4 pretne miestny biokoridor Trnovecký kanál.

Variant 2

- vyžiada si likvidáciu lužných porastov v inundácii Váhu a zásah do nadregionálneho biokoridoru výstavbou mostného objektu, ktorý môže v čase prevádzky vytvárať bariéru pre migrujúce vodné vtáctvo. Stavebná činnosť v etape výstavby sa negatívne prejaví na vegetácii a faune (hluk, exhaláty, potenciálna kontaminácia povrchových vôd ropnými látkami a zanášanie dna kalmi);
- na pravej strane Váhu stavba okrajovo zasiahne do miestneho biocentra - Slepé rameno na sútoku Váhu s kanálom Zajarčie;
- trasa zasahuje okrajovú časť regionálneho biokoridoru kanál Zajarčie;
- v km cca 7,0 až 7,8 sa trasa približuje a pred premostením Trnoveckého kanála okrajovo zasahuje do miestneho biocentra a koridoru Trnovské rameno (. V tomto úseku sa realizuje výstavba mostného objektu. Mostný objekt v budúcnosti umožní migráciu živočíchov, ale stavebné práce negatívne zasiahnu do územia, ktoré je v súčasnosti bohaté predovšetkým na vodnú faunu a faunu mokradí (rušenie hniezdísk, prašnosť, znečistenie vody ropnými látkami, kalmi). Významným rizikom je aj skutočnosť, že vody z tejto lokality dotujú prírodnú pamiatku Trnovské rameno, ktoré sa nachádza v tesnej blízkosti trasy. Vo všeobecnosti platí že biotopy viazané na vodu sú veľmi citlivé na zmeny, ktoré výstavbou mostného telesa nemožno vylúčiť.

Variant 3

Vplyvy v tomto variantnom riešení sú prakticky identické s variantom 1. Rozdielna je len lokalizácia premostenia nivy Váhu.

Variant 4

Vplyvy v tomto variantnom riešení sú prakticky identické s variantom 2. Rozdielna je len lokalizácia premostenia nivy Váhu.

Variant 5

- premostenie nivy Váhu je severne od Kráľovej nad Váhom. Toto variantné riešenie síce nezasahuje, ale najviac sa približuje k navrhovanému chránenému vtáčiemu územiu Kráľová. Mieru potenciálneho vplyvu môžeme predpokladať podobne ako pri prechode nivou Váhu pri variantných riešeniach 1, 2, 3 a 4. V ďalšom úseku trasa prechádza poľnohospodárskou krajinou, kde v čase prevádzky bude pôsobiť ako bariéra v migrácii zveri.
- približne v km 5,0 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v ďalšom úseku sa trasa (podobne ako pri variantoch 2 a 4) približuje ku genofondovej lokalite Medze, a okrajovo zasahuje do miestneho biocentra a koridoru Trnovské rameno, s identickými vplyvmi.

Počas prevádzky

Počas prevádzky sa v blízkosti komunikácie prejavia predovšetkým vplyvy hluku a exhalátov. Hluk z dopravy bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase hniezdenia.

Blízke okolie cesty môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok. Kontaminácia asimilačných orgánov rastlín v okolí komunikácie sa môže následne prejavíť v potravinovom reťazci negatívnym vplyvom na zdravotný stav a reprodukciu živočíchov.

8 VPLYVY NA KRAJINU

Výstavbou cesty dôjde k zásahu do scenérie krajiny, a to predovšetkým pri budovaní mohutných telies križovatiek a mostov. Vlastné architektonické stvárnenie objektov bude doprevádzané sadovými úpravami svahov, ktoré zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor PPF a krajinotvornej zelene.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Ochrana prírody a krajiny

Prevažná časť trasy variantov cesty sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR.

Stret s maloplošným územím ochrany prírody sa vyskytuje iba v jednom prípade - navrhovaná cesta vo variantoch 2, 4 a 5 križuje mostným objektom kanál Trnovec, kde prechádza v tesnom kontakte s okrajom prírodnej pamiatky Trnovské rameno. Variantné riešenia 1 a 3 vedú v jeho blízkosti (50-100 m), bez križovania kanála Trnovec. Trnovské rameno je prírodná pamiatka o ploche 6,58 ha. Rameno bolo vytvorené z mŕtveho ramena Váhu s močiarnou vegetáciou a chránenými druhmi fauny, najmä vtákov. Jedná sa o jedno z posledných mŕtvych ramien Váhu v poľnohospodársky a priemyselne intenzívne využívannej krajine okresu Šaľa s výskytom charakteristických živočíšnych a rastlinných druhov, s významnou krajinotvornou a klimatickou funkciou. PP bola vyhlásená vyhláškou KÚŽP v Nitre č. 1/2004 z 10.5.2004.

Okrem uvedeného variant 5 v km 1,7 prechádza v blízkosti južnej hranice navrhovaného chráneného vtáčieho územia Kráľová, avšak bez priameho vplyvu. Druhovo najvzácnejšie biotopy sa nachádzajú v severnej časti územia.

Chránené druhy

Výstavba cesty pravdepodobne aj napriek realizácii opatrení spôsobí zánik časti populácií rastlín a živočíchov. Priamy dopad budú mať zemné práce, pri ktorých budú likvidované rastliny, zemné hniezda a úkryty, ako aj jedince niektorých druhov, najmä bezstavovcov, prípadne drobných zemných cicavcov či plazov viazaných na aluviálne lúky a biotopy príbrežných porastov. Pravdepodobne budú medzi nimi aj chránené druhy. V zmysle § 34 a 35 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, je zakázané chránené rastliny a živočíchov poškodzovať a ničiť, vrátane ich biotopov. V riešenom území sa nachádzajú chránené druhy, ktoré sú však hojne a bežne zastúpené v biotopoch širšieho územia a nepredpokladáme, že by realizácia navrhovanej činnosti mala na dotknuté druhy nepriaznivý vplyv z hľadiska ich ochrany, príp. došlo k ohrozeniu ich populácií. V zmysle § 40 ods. 2 a 3 zákona č. 543/2002 Z. z., môže orgán ochrany prírody povoliť výnimku z podmienok ochrany chránených druhov v prípade dôležitých verejných záujmov, ktorým realizácia zámeru nesporne je.

Ochrana vodárenských zdrojov

Navrhovaná komunikácia vo variantnom riešení 1 a 2 (km 0,7-0,8) prechádza východným okrajom ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja situovaného

severozápadnej časti mesta Šaľa. Vodárenský zdroj sa v súčasnosti nevyužíva. Z kvalitatívneho hľadiska voda bez úpravy nevyhovuje požiadavkám na kvalitu pitnej vody. Z vyhodnotenia v kapitole C.III.5.2 vyplýva, že poškodenie zdroja výstavbou a prevádzkou cesty je vzhľadom na smer prúdenia podzemných vôd nepravdepodobné.

Ochrana prírodných liečivých zdrojov

V trase cesty sa nenachádzajú ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Výstavba cesty I/75 v posudzovanom úseku zasahuje do viacerých existujúcich prvkov ÚSES - nadregionálnych, regionálnych, miestnych biokoridorov a lokálnych biocentier. Vplyvy na tieto lokality sú popísané v kapitole C.III.7. Sumárny prehľad vplyvov je nasledovný:

Variant 1

- v km 1,430-2,000 pretína nadregionálny biokoridor Váh
- v km 1,850-2,000 pretína miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí
- v km 2,050-2,100 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v km 4,230-4,280 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál I.
- v km 6,420-6,470 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál II.

Variant 2

- v km 1,430-2,000 pretína nadregionálny biokoridor Váh
- v km 1,850-2,000 pretína miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí
- v km 2,050-2,100 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v km 7,600-7,700 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál

Variant 3

- v km 0,700-1,250 pretína nadregionálny biokoridor Váh
- v km 1,050-1,250 pretína miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí
- v km 1,280-1,330 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v km 3,430-3,480 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál I.
- v km 5,630-5,680 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál II.

Variant 4

- v km 0,700-1,250 pretína nadregionálny biokoridor Váh
- v km 1,050-1,250 pretína miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí
- v km 1,280-1,330 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v km 6,800-6,900 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál

Variant 5

- v km 1,500-2,250 pretína nadregionálny biokoridor Váh
- v km 4,980-5,030 pretína regionálny biokoridor kanál Zajarčie
- v km 10,150-10,250 pretína miestny biokoridor Trnovecký kanál

Popis jednotlivých prvkov ÚSES sa nachádza v kapitole C.II.10.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

11.1 PRIEMYSEL

Z hľadiska širších súvislostí možno vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako kladný, nakoľko umožňuje rýchlejšie dopravné napojenie. Je predpoklad, že skvalitnením dopravy dôjde k zatraktívneniu územia a jeho rozvoju.

Výstavbou cesty nedochádza k priamemu kontaktu s existujúcimi areálmi priemyselnej výroby a služieb, alebo k záberu ich plochy.

11.2 SLUŽBY

Navrhovaná cesta je vo variantoch 1 a 2 v km 0,750-1,050 vedená v blízkosti RD využívaného ako autoservis a areálu SOUP. Vo variantoch 3 a 4 prechádza na začiatku trasy okolo SOUP v súčasnej polohe, následne obchádza areál SOUP z východu. Vo všetkých prípadoch je potrebné zabezpečiť protihlukovú ochranu územia.

11.3 POĽNOHOSPODÁRSKA VÝROBA

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu hodnotíme ako významné, nakoľko prevažná časť trasy variantov cesty je vedená cez poľnohospodársky pôdny fond, s vysokým podielom ornej pôdy najvyššej kvality.

Stavebnou činnosťou bude ovplyvnená jednak štruktúra pestovaných plodín, jednak intenzita výroby. Najvýznamnejším priamym vplyvom je zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy. Čiastočné zníženie produkcie vyvolané aj vplyvom dočasných záberov pôdy počas stavebných prác.

Nepriamymi vplyvmi prevádzky cestnej komunikácie na poľnohospodársku výrobu sú:

- zníženie kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti cesty - možná je postupná kontaminácia okolitých pôd a ich znížená vhodnosť z hľadiska produkcie na priamy konzum alebo krmoviny - tento problém je všeobecným sprievodným javom cestných komunikácií, predpokladáme dosah cca 30-50 m.
- narušenie organizácie pôdneho fondu - prerušenie existujúcich poľných ciest, rozdrobenie honov. Konkrétne vyvolané investície súvisiace s riešením prístupových ciest k poľnohospodárskym pozemkom budú riešené v rámci projektovej dokumentácie preložkami poľných ciest.

11.4 REKREÁCIA A CESTOVNÝ RUCH

Rekreačná funkcia územia bude ovplyvnená v trase jednotlivých variantov v týchto prípadoch.

Navrhovaná cesta vo variantoch 1 a 2 (km 1,050-1,400) je vedená stredom dostihovej dráhy a v tesnej blízkosti objektov využívaných pre chov a ustajnenie koní. Areál s dostihovou dráhou s objektmi patrí Strednému odbornému učilištiu poľnohospodárskemu v Šali, ktorý plánuje vybudovanie 3. dostihového centra na Slovensku, čo by v prípade realizácie variantov 1 a 2 bolo znemožnené.

Varianty 3 a 4 prechádzajú v tesnom kontakte s uvedeným areálom, pričom nie je vylúčený ani čiastočný zásah. Okrem toho sa dostávajú do tesného kontaktu s ihriskom, kúpaliskom a zimným štadiónom na pravej strane cesty.

Všetky varianty 1-4 prechádzajú cez záhradkárske osady medzi Dlhou nad Váhom a Večou, pričom sú nutné asanácie niekoľkých objektov (kap. B.I.1). Variantami 1-4 bude čiastočne ovplyvnená aj prímestská rekreácia v mieste premostenia rieky Váh.

Variant 5 prechádza v rámci premostenia Váhu v km 1,8 cca 50 m od záhradkárskej osady v medzihrádzovom priestore pri Váhu.

11.5 TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

V súvislosti s výstavbou obchvatu cesty bude ovplyvnená infraštruktúra vodného hospodárstva, rozvodov plynu, elektriny a ďalšie siete. Tieto vplyvy budú podrobne zidentifikované v rámci územného konania a ich riešenie bude premietnuté do objektovej skladby dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ A PAMIAHKY

Trasa variantov cesty nedochádza do kontaktu, ani neprechádza v blízkosti žiadnych kultúrno-historických pamiatok.

13 VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

V záujmovom území sa nachádzajú viaceré archeologické náleziská - vyznačené sú vo výkrese č. 2.

V ďalšej etape prípravy bude potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z.z.. Investor predloží projektovú dokumentáciu vybraného variantu na posúdenie Pamiatkovému úradu SR, ktorý rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum.

14 VPLYVY NA PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ A VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

V hodnotenom úseku cesty I/75 nie sú známe žiadne paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

15 VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Do tejto kategórie je možné zahrnúť javy súvisiace s kultúrnymi tradíciami, folklórom a podobne. V prípade zámeru výstavby cesty I/75 nie sú známe vplyvy takéhoto charakteru, pretože tieto javy sú sústredené na priestor intravilánov obcí. Mimo intravilánov obcí nie sú v území žiadne plochy, ktoré by slúžili napr. ku kultúrnym alebo folklórnym podujatiam.

16 INÉ VPLYVY

Nie sú známe.

17 PRIESTOROVÁ SYNTÉZA VPLYVOV ČINNOSTI V ÚZEMÍ

17.1 PREDPOKLADANÁ ANTROPOGÉNNÁ ZÁŤAŽ ÚZEMIA, JEJ VZŤAH K EKOLOGICKEJ ÚNOSNOSTI ÚZEMIA

Priestorová syntéza vplyvov výstavby cesty v riešenom území je vykonaná na základe analýzy prezentovanej v predchádzajúcich kapitolách. Pri syntetickom hodnotení sme sa zamerali na dominantné vplyvy výstavby a prevádzky cesty, ktoré sú posudzované vo vzťahu so zraniteľnosťou konkrétneho antropogénneho a prírodného prostredia a jeho súčasnou záťažou.

Nasledujúci popis je súčasne vysvetlivkami k výkresu č. 1, ktorý predstavuje grafickú priestorovú interpretáciu vplyvov, ktoré vyvoláva umiestnenie cesty do daného prostredia. Trasa je popisovaná postupne, po jednotlivých katastrálnych územiach, ktorými trasy jednotlivých variantov komunikácie prechádzajú, čo umožňuje ľahšiu orientáciu v syntéze pre jednotlivé dotknuté obce.

V rámci syntézy podávame aj vyhodnotenie vplyvov podľa významnosti a možnosti ich zmiernenia, resp. eliminácie. V prehľade je taktiež uvedená doba pôsobenia vplyvu, s rozlíšením miery pôsobenia počas výstavby a prevádzky cesty.

Vysvetlivky k skratkám a kvantifikátorom použitým v prehľadných syntetických tabuľkách sú nasledovné.

Hodnotenie vplyvov podľa významnosti

-1	mierne nepriaznivé účinky, zmierniteľné následnými opatreniami
-2	stredne významné nepriaznivé účinky, zmierniteľné následnými opatreniami, alebo mierne nepriaznivé účinky, obtiažne zmierniteľné
-3	nepriaznivé účinky veľkej významnosti, alebo obtiažne zmierniteľné

Trvanie vplyvu

V	počas výstavby
P	počas prevádzky

Miera významnosti vplyvu z hľadiska doby pôsobenia je vyjadrená poradím indexov V a P (napr. V,P - znamená, že vplyv má väčší účinok počas výstavby, ako počas prevádzky).

KATASTRÁLNE ÚZEMIE KRÁĽOVÁ NAD VÁHOM**Červený variant (varianty 1 a 2)**

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
0,000-0,320	odklonením obchvatu od súčasnej cesty I/75 dochádza k zásahu do rozvojovej plochy, v ktorej prebieha IBV	kompensačné opatrenia, protihlukové opatrenia	V,P	-2

KATASTRÁLNE ÚZEMIE DLHÁ NAD VÁHOM**Varianty 1-4**

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
2,000-2,050	trasa prechádza cca 50 m od okraja obytnej zástavby v cípe medzi ochrannou hrádzou a tokom Zajarčie	protihlukové opatrenia	P,V	-3

Variant 5

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
1,500-2,250	trasa premostňuje nadregionálny biokoridor Váh	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2
4,980-5,030	trasa premostňuje regionálny biokoridor kanál Zajarčie	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2

KATASTRÁLNE ÚZEMIE ŠAĽA**Červený variant**

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
0,750-1,050	vedenie cesty v blízkosti RD spojeného s autoservisom a areálom SOUP	protihlukové opatrenia	P,V	-2
1,050-1,400	trasa pretína jazdecký areál pri SOUP, čím dochádza k jeho likvidácii	kompensačné opatrenia	V	-3
1,430-2,000	trasa premostňuje nadregionálny biokoridor Váh a miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2
2,050-2,100	trasa premostňuje regionálny biokoridor kanál Zajarčie	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2
2,050	asanácia regulačnej stanice plynu	preložka RS	V	-1
2,200-2,800	trasa križuje záhradkárske osady, pričom je potrebné asanovať cca 17 záhradných chatiek	kompensačné opatrenia	V	-2
3,460-4,220	trasa pretína plochy viníc	kompensačné opatrenia	V	-2
4,230-4,280	trasa premostňuje miestny biokoridor Trnovecký kanál I.	minimalizovať zásah do porastov	V	-1
6,420-6,470	trasa premostňuje miestny biokoridor Trnovecký kanál II.	minimalizovať zásah do porastov	V	-1

Modrý variant

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
0,200-0,700	trasa vedie v tesnom kontakte so sídlom - atakuje SOUP, obytnú zástavbu na Jánošíkovej a Kvetnej ulici a rekreačné plochy - jazdecký štadión, ihrisko, kúpalisko a zimný štadión	obojsmerná protihluková stena	P,V	-3
0,240	asanácia regulačnej stanice plynu	preložka RS	V	-1
0,520-0,720	trasa križuje záhradkársku osadu, pričom je potrebné asanovať cca 9 záhradných chatiek	kompenzačné opatrenia	V	-2
0,700-1,250	trasa premostňuje nadregionálny biokoridor Váh a miestne biocentrum Rameno pri Zajarčí	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2
1,280-1,330	trasa premostňuje regionálny biokoridor kanál Zajarčie	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V,P	-2
1,500-2,000	trasa križuje záhradkársku osadu, pričom je potrebné asanovať cca 17 záhradných chatiek	kompenzačné opatrenia	V	-2
2,900-3,730	trasa pretína plochy viníc	kompenzačné opatrenia	V	-2
4,200-4,500	trasa sa približuje na vzdialenosť cca 150 m k okraju zástavby - ovplyvnenie hlukom	protihluková stena	P,V	-2

KATASTRÁLNE ÚZEMIE TRNOVEC NAD VÁHOM**Červený variant (variant 1 a 3)**

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
7,300-7,500	trasa prechádza v v blízkosti prírodnej pamiatky Trnovecký kanál (cca 50 m)	vylúčiť zásah do PP	V	-1

Modrý variant (variant 2 a 4)

Staničenie	Popis	Možnosti opatrení	Trvanie	Klas.
6,300-6,600	trasa vedie v blízkosti 2 dvojdomov - ovplyvnenie hlukom, bariérový vplyv	protihluková stena	P,V	-3
6,800-6,900	trasa premostňuje miestny biokoridor Trnovecký kanál a prechádza v dotyku s prírodnou pamiatkou Trnovecký kanál	minimalizovať zásah do porastov, výrub realizovať v mimohniezdnom období	V	-1

17.2 PRIESTOROVÉ ROZLOŽENIE PREDPOKLADANÝCH PREŤAŽENÝCH LOKALÍT ÚZEMIA

Na základe priestorovej syntézy možno konštatovať, že realizáciou variantov cesty I/75 nevzniknú v území preťažené lokality, v ktorých by nebolo možné vplyv výstavby a prevádzky cesty zmierniť vhodnými opatreniami.

Napriek tomu možno v trase vyčleniť úseky, ktoré sa prejavujú zvýšenou záťažou. Takto možno označiť predovšetkým trasovanie cesty vo variantoch 3 a 4 západným okrajom mesta Šaľa, kde dochádza k tesnému kontaktu so školou, obytným a rekreačným územím.

Varianty 1 a 2 síce odkláňajú dopravu v tomto úseku od mesta, ale dochádza k likvidácii jazdeckého štadióna a k silnejšiemu ovplyvneniu IBV v obci Kráľová nad Váhom.

17.3 PRIESTOROVÁ SYNTÉZA POZITÍVNYCH VPLYVOV ČINNOSTI

Jednoznačne najvýznamnejší priaznivý vplyv výstavby sa prejaví v obciach, ktorých intravilánom, alebo v blízkosti ktorých v súčasnej dobe cesta I/75 prechádza. Týmto mesto Šaľa a obec Trnovec nad Váhom.

Po vybudovaní rýchlostnej komunikácie sa dá očakávať podstatné zatraktívnenie celého riešeného územia pre hospodárske aktivity.

18 KOMPLEXNÉ POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ICH POROVNANIE S PLATNÝMI PRÁVNÝMI PREDPISMI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme prideliovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajnú hodnotu možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu. Kritériám sme priradili relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli prideliované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- | | |
|---|---|
| 0 | minimálny až zanedbateľný vplyv |
| 1 | vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |
| 2 | vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |
| 3 | významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |
| 4 | veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný |
| 5 | vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné. |

V nasledujúcom hodnotení je označený symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 48 Komplexné vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti počas výstavby

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie				
		V1	V2	V3	V4	V5
Vplyvy na obyvateľstvo						
Zdravotné riziká	Hluk	-2	-2	-3	-3	-1
	Emisie	-1	-1	-2	-2	-1
	Vibrácie	-1	-1	-1	-1	-1
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia						
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-1	-1	-1	-1	-1
	Narušenie stability horninového prostredia	0	0	0	0	0
	Znečistenie horninového prostredia	-2 *	-2 *	-2 *	-2 *	-2 *
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	-1	-1	-1	-1
	Mikroklimatické zmeny	0	0	0	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0	0	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0	0	0	0
Pôda	Záber pôd	-3	-3	-4	-4	-3
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	-2	-2	-2	-2	-2
	Erózia pôd	-1	-1	-1	-1	-1
Biota	Výrub stromovej a krovinej vegetácie	-3	-3	-3	-3	-3
	Ovplyvnenie migrácie	0	0	0	0	0
	Vplyvy na ÚSES	-3	-3	-3	-3	-3
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-1	-1	-2	-2	-1
	Chránené druhy	-2	-2	-2	-2	-2
	Chránené stromy	0	0	0	0	0
	Územia európskeho významu a chránené vtáacie územia	0	0	0	0	-1
	Chránené vodohospodárske oblasti	0	0	0	0	0
	Ochranné pásma prírodných zdrojov miner. a term. vôd	0	0	0	0	0
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny						
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplán. dokumentáciou	0	+2	0	+2	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	+2	+2	+2	+2	+3
	Zásah do priemyselných areálov	0	0	0	0	0
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-3	-3	-3	-3	-1
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-4	-4	-3	-3	0
Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-3	-3	-3	-3	-4
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-3	-3	-3	-3	-4
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	0	0	0	0	0
	Delenie honov	-2	-1	-2	-1	-3
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1	-1	-1
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	0	0	0	0	0
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	0	0	0	0	0
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	0	0	0	0	0
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-2	-2	0	0	0
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	0	0	0	0	0
	Tvorba odpadov	-1	-1	-1	-1	-1
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-2	-3	-2	-3	-2
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby	-2	-3	-2	-3	-2
	Vplyvy na inžinierske siete v území	-2	-2	-2	-2	-2
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	0	0	0	0	0
	Vplyvv na archeologické náleziská	-2	-2	-1	-1	-2

Tab. 49 Komplexné vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti počas prevádzky

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie				
		V1	V2	V3	V4	V5
Vplyvy na obyvateľstvo						
Zdravotné riziká	Hluk	-3	-3	-3	-3	-2
	Emisie	-2	-2	-2	-2	-1
	Vibrácie	-1	-1	-1	-1	-1
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia						
Horninové prostredie	Narušenie stability horninového prostredia	0	0	0	0	0
	Znečistenie horninového prostredia	-2 *	-2 *	-2 *	-2 *	-2 *
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	-1	-1	-1	-1
	Mikroklimatické zmeny	-1	-1	-1	-1	-1
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0	0	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *	-3 *
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0	0	0	0
Biota	Ovplyvnenie migrácie	-2	-1	-2	-1	-2
	Vplyvy na ÚSES	-1	-1	-1	-1	-1
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-2	-2	-2	-2	-2
	Chránené druhy	-1	-1	-1	-1	-1
	Chránené stromy	0	0	0	0	0
	Územia európskeho významu a chránené vtáacie územia	0	0	0	0	-2
	Chránené vodohospodárske oblasti	0	0	0	0	0
	Ochranné pásma prírodných zdrojov miner. a term. vôd	0	0	0	0	0
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny						
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-2	-2	-2	-2	-2
Poľnohospodárstvo	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1	-1	-1
Vodné hospodárstvo	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-1	-1	0	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	0	0	0	0	0

Z uvedeného vyhodnotenia významnosti vplyvov vyplýva, že medzi najvýznamnejšie vplyvy výstavby a prevádzky preložky cesty I/75 možno zaradiť:

- záber poľnohospodárskej pôdy - vo všetkých variantoch
- zásah do športových a rekreačných plôch - vo variantoch 1-4
- ovplyvnenie vonkajšieho obytného, rekreačného a školského územia hlukom - predovšetkým vo variantoch 1-4, s výraznejším efektom pri variantoch 3 a 4.

Všetky vplyvy výstavby a prevádzky cesty boli vyhodnotené vo vzťahu k platným právnym predpisom. Medzi kľúčové patrili:

- § Zákon č. 478/2002 Z.z. o ochrane ovzdušia (zákon o ovzduší) v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 705/2002 Z. z. o kvalite ovzdušia
- § Zákon č. 126/2006 Z.z. o verejnom zdravotníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov

- § Nariadenie vlády SR č. 339/2006 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií
- § Zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov
- § Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny
- § Zákon NR SR č.223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 283/2001 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov
- § Vyhláška MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov
- § Zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskeho pôdneho fondu
- § Zákon 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu
- § Zákon 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zmien a doplnkov zákona a prislúchajúcimi vykonávacími vyhláškami
- § Nariadenie vlády SR č. 188/1998 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Nitriansky kraj

Z posúdenia vyplýva, že realizáciou navrhovaných opatrení je zabezpečený súlad navrhovanej činnosti s vyššie uvedenými právnymi predpismi.

19 PREVÁDZKOVÉ RIZIKÁ A ICH MOŽNÝ VPLYV NA ÚZEMIE

Hlavným rizikom výstavby a prevádzky cesty z hľadiska vplyvu na životné prostredie je možnosť vzniku havárií vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky. Minimalizácia takéhoto rizika sa zabezpečuje sústavou právnych noriem platných pre oblasť cestnej prepravy. Z hľadiska ochrany vôd bude potrebné spracovať pre danú stavbu havarijný plán, v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z.

Obzvlášť významný z hľadiska výskytu nehôd je výskyt námraz na mostných objektoch.

Prevádzkové riziká z hľadiska ohrozenia stavby veľkými vodami sú riešené návrhom výškového vedenia stavby.