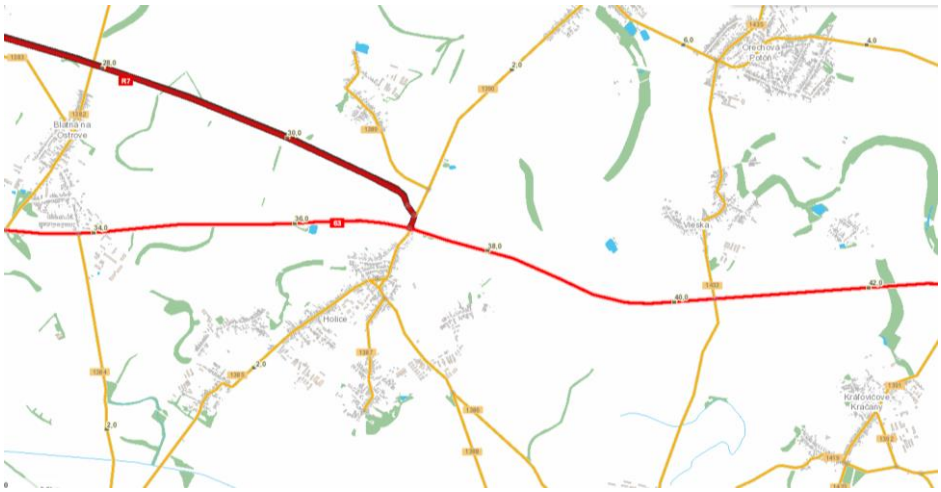
Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraji, I. etapa – I/63 Blatná na Ostrove - Vieska

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov

na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

Slovenská správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Zhotoviteľ:

ENVICONSULT

ENVICONSULT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

Spolupráca:

ESP Consult

ESP Consult, s.r.o.
Vicenzy 2209/8A, 931 01 Šamorín

September 2020

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 4

1. NÁZOV 4
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO 4
3. SÍDLO 4
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 4
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE 4

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 5

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 6

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 6
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA 6
   - 2.1 Popis predprojektovej a projektovej prípravy stavby 6
   - 2.2 Základné údaje o navrhovanej činnosti 7
   - 2.3 Požiadavky na vstupy 10
   - 2.4 Údaje o výstupoch 11
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ 13
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV 13
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE 13
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ 13
   - 6.1 Charakteristika prírodného prostredia 13
   - 6.2 Krajina 21
   - 6.3 Obyvateľstvo a jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia 21

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV 25

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO 25
2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF 27
3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY 28
4 VPLYVY NA OVZDUŠIE 28
5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY 29
   - 5.1 Vplyvy na povrchové vody 29
   - 5.2 Vplyvy na podzemnú vodu 29

6 VPLYVY NA PÔDU 29
7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY 29
8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ 30
9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA 31
10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY 31
11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME 31
12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY 32

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky. 32

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY 32
14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 32

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 35

1 ÚČEL PROJEKTU 35
2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA 35
3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI 36
4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA 36
5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE .. 37
6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU 38
7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 38
8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA 39

VI. PRÍLOHY 41

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA 41
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV 41
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 41

VII. DÁTUM SPRACOVANIA 42

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA 42

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 42

PRÍLOHY

1. Prehľadná situácia M 1:25 000
2. Dokumentácia pre stavebné povolenie (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

BPEJ	- bonitované pôdno-ekologické jednotky
DÚR	- dokumentácia pre územné rozhodnutie
DSP	- dokumentácia pre stavebné povolenie
CHA	- chránený areál
CHVÚ	- chránené vtáčie územie
EIA	- posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
KÚ	- koniec úseku
k.ú.	- katastrálne územie
MÚK	- mimoúrovňová križovatka
MDV SR	- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MZ SR	- Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
MŽP SR	- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NDS	- Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NV	- nariadenie vlády
OPaK	- ochrana prírody a krajiny
ORL	- odlučovač ropných látok
PD	- projektová dokumentácia
RBk	- regionálny biokoridor
RC	- rýchlostná cesta
SO	- stavebný objekt
SoH	- správa o hodnotení
ÚKE SAV	- Ústav krajinnej ekológie Slovenskej akadémie vied
ÚSES	- územný systém ekologickej stability
VÚC	- veľký územný celok
ZÚ	- začiatok úseku

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00003328

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava,
Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
tel.: 02/502 55 389
e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava,
Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
tel.: 02/502 55 389
e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

Miesto na konzultácie: Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraji, I. etapa - I/63 Blatná na Ostrove - Vieska

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Trnavský
Okres:	Dunajská Streda
Dotknuté obce:	Blatná na Ostrove, Holice, Vieska
Katastrálne územia:	k.ú. Blatná na Ostrove obce Blatná na Ostrove, k.ú. Veľká Budafa, Kostolná Gala, Beketfa obce Holice a k.ú. Poteho Osada obce Vieska
Parcelné čísla:	k.ú. Beketfa – KN-C: 114/2, 114/3, 114/4, 114/9, 114/35, 114/36, 114/37, 114/38, 114/39, 114/40, 114/41, 114/42, 114/43, 114/44, 114/45, 114/69, 114/70, 114/73, 114/74, 114/75, 114/76, 114/77 KN-E: 34/2, 35, 36/1, 69/2, 118/3, 130/10, 134/2 k.ú. Blatná na Ostrove – KN-C: 180/23, 194/3/ 194/4, 194/5, 232/4, 235/1, 235/2,235/3, 242/2, 244/2, 246/1, 330/39, 331/1, 333/1, 345/1, 345/4, 358/1, 359/4, 360/1, 360/2, 360/3, 360/4, 360/5 k.ú. Kostolná Gala – KN-C: 101/6, 10/7, 139/1, 139/2, 139/3, 139/4, 139/5, 139/6, 139/7, 139/8, 139/9, 139/10, 139/11, 139/12, 139/13, 139/14, 139/15, 139/16, 139/17, 139/18, 139/19, 139/20, 139/21, 139/22, 139/23, 139/24, 139/31, 139/32, 139/33, 139/34, 139/35, 139/36, 139/46, 139/47, 139/48, 139/50, 141/1, 141/14, 179/26, 206 KN-E: 96/1, 97/1, 98/3, 99/1, 99/2, 99/3, 100/1, 135/14, 135/15, 135/17, 135/18, 135/19, 135/22, 135/126, 137/2, 139/1, 139/2, 151/4, 152/1, 206 k.ú. Poteho osada – KN-C: 114/23, 114/24, 114/25, 114/26, 114/27, 114/28, 114/46, 114/47, 114/48, 114/49, 114/50, 114/51, 114/52, 114/53, 114/54, 114/55, 114/57, 114/58, 114/59, 114/60, 114/62, 114/63, 114/64, 114/66, 114/67, 114/68, 813/1, 813/2, 813/3, 813/4, 814, 815 KN-E: 63/1, 64/1, 65/1, 66/1, 67/1, 69/1, 70/1, 71/2, 72/1, 74/1, 74/2, 75/1, 76 k.ú. Veľká Budafa – KN-C: 132/3, 132/4, 132/5, 132/6, 132/7, 132/8, 132/9, 132/10, 132/11, 132/12, 144/1, 144/2, 144/3, 144/4, 144/5, 144/6, 144/7, 144/8, 144/9 KN-E: 132/1, 132/4, 132/6, 132/102, 132/105, 134/19, 134/20, 134/21, 134/22, 134/23, 134/24, 137/2, 142, 143/1, 143/2, 143/3, 144/2, 144/3, 145/2, 146, 171/2

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzovaný úsek cesty I. triedy nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

Modernizácia cesty I/63 rieši odstránenie bodových nedostatkov na riešenom úseku a zároveň upravuje nepremenné parametre cesty tak, aby vyhovovali normovým parametrom požadovaným pre cestu I. triedy. Rozsah modernizácie je objednávateľom jednoznačne daný existujúcou hranicou cestného pozemku.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Cieľom navrhovanej zmeny je prostredníctvom odstránenia bezpečnostných rizík a zvýšenia technicko-dopravných parametrov zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky v predmetnom úseku cesty I. triedy I/63 z pohľadu tranzitnej, osobnej a nákladnej dopravy.

Cesta I/63 je cesta I. triedy, spájajúca Bratislavu s Dunajskou Stredou, Komárnom a Štúrovom. Prechádza cez Bratislavský, Trnavský a Nitriansky kraj. Celková dĺžka cesty I/63 je 148,317km. Po ceste I/63 vedie cesta Európskeho významu E575.

Riešený úsek sa nachádza v Trnavskom kraji, okrese Dunajská Streda. Začiatok úseku je pred obcou Blatná na Ostrove, pred križovatkou s cestou III/1382 v km 32,900 a koniec je vo voľnej trase v km 38,957658. Celý úsek je vedený v extraviláne, dĺžka modernizovaného úseku je 6,05 km. Kategória cesty je C11,5/80.

V dokumentácii je použité aj pracovné staničenie. Km 0,000 je totožný s kilometrovníkovým staničením 33,000.

Stavba sa člení na nasledujúce stavebné objekty:

SO 101-00 Cesta I/63 Blatná na Ostrove - Vieska
SO 102-00 Úprava chodníkov zastávok BUS pri obci Blatná na Ostrove
SO 103-00 Úprava chodníkov zastávok BUS pri obci Holice
SO 110-00 Napojenie cesty III/1382 na cestu I/63
SO 111-00 Napojenie MK na cestu I/63 v km 0,817
SO 112-00 Napojenie cesty III/1384 na cestu I/63
SO 201-00 Priepust v km 0.482
SO 202-00 Priepust v km 2.192
SO 251-00 Oporný múr v km 4.375 – 4.507
SO 601-00 Demontáž stĺpa VO v km 0.850
SO 651-00 Úprava káblov a zariadení Slovak Telekom

SO 101-00 Cesta I/63 Blatná na Ostrove – Vieska

V rámci celého úseku cesty I/63 sa uvažuje s výmenou asfaltového krytu vozovky. V miestach križovatiek, kde bude vozovka rozširovaná z dôvodu vloženia pruhu pre odbočenie vľavo, je uvažované s kompletnou výmenou vozovky, vrátane úpravy aktívnej zóny pod pláňou vozovky v hrúbke 0,50 m. V miestach úpravy nivelety z dôvodu zabezpečenia výsledného sklonu min. 0,5% je navrhnutá recyklácia existujúcich vrstiev vozovky v hr. 200 mm, pridaním hydraulického spojiva a asfaltovej emulzie.

V úsekoch kde je navrhnutá len výmena asfaltového krytu vozovky sa uvažuje s frézovaním existujúcej vozovky v hrúbke 120 mm. Na odfrézovanú vrstvu asfaltu navrhujeme uložiť oceľovú sieť. Oceľová sieť musí byť pre pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá v zmysle inštalačného manuálu. Sieť sa k podkladnej vrstve uchytí pomocou emulzného mikrokoberca v zmysle TP 64 a inštalačného manuálu dodávateľa.

Na reprofiláciu nerovností povrchu odfrézovanej časti vozovky a prekrytie oceľovej siete sa uvažuje hrúbka cca 20 mm.

Novo položené asfaltové vrstvy budú v nasledovnej skladbe:

Asf. koberec mastix. modif.	SMA 11O, I PMB 45/80-75	50 mm STN EN 13108-5
Spojovací postrek emulzný	PSE; PMB, 0,5kg/m^2	STN 73 6129
Asfaltový betón	AC 16 L, I, PMB 45/80-75	50 mm STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PSE; PMB, 0,5kg/m^2	STN 73 6129
	Spolu	**100 mm**

Pri výmene celej vozovky sa navrhuje nasledovná skladba vozovky:

Asf. koberec mastix. modif.	SMA 11O, I PMB 45/80-75	50 mm STN EN 13108-5
Spojovací postrek emulzný	PSE; PMB, 0,5kg/m^2	STN 73 6129
Asfaltový betón	AC 16 L, I, PMB 45/80-75	50 mm STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PSE; PMB, 0,5kg/m^2	STN 73 6129
Asfaltový betón	AC 16 P, I, PMB 25/55-65	80 mm STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI, 1 kg/m2	STN 73 6129
Cementom stmelená zrnitá zmes	CBGM C 12/15 CEM III/B 32,5N	180 mm STN 73 6124-1
Štrkodrvina (fr. 0/45)	ŠD 0/45 Gc	min.220 mm STN 73 6126
	Spolu	**580 mm**

Odvodnenie komunikácie je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky do priľahlých priekop. Odvodnenie pláne je zabezpečené vyspádovaním vrstvy zo štrkodrviny do svahu telesa komunikácie, resp. cez drenáž zaústenú do vsaku.

SO 102-00 Úprava chodníkov zastávok BUS pri obci Blatná na Ostrove

Súčasťou modernizácie cesty I/63 je aj úprava existujúcich chodníkov, resp. nástupných plôch pri zastávkach BUS v blízkosti obce Blatná na Ostrove. Z dôvodu, že chodník nie je priamo napojený na obecné chodníky ani na priechod pre chodcov a jeho prioritná funkcia je len nástupná resp. výstupná plocha, nie je na chodníku riešená úprava pre nevidiacich a slabozrakých, podľa vyhlášky MŽP SR č. 532/2002 Z.z.. Úprava koncov chodníka pri jeho napojení na vozovku (spevnenú krajnicu) z jednej strany a betónovú plochu pri zastrešení zastávky, je znížením v sklone 1:15, čo umožní prístup aj osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu.

Betónová dlažba	DL	80 mm STN 73 6131-1
Drvené kamenivo fr.4/8		40 mm STN 73 6126
Cementom stmelená zmes	CBGM C12/16	100 mm STN 73 6124
Štrkodrvina fr.0/45mm	ŠD	150 mm STN 73 6126
	Spolu	**370 mm**

SO 103-00 Úprava chodníkov zastávok BUS pri obci Holice

Úprava je identická ako pri SO 102-00.

SO 110-00 Napojenie cesty III/1382 na cestu I/63

Počas modernizácie cesty I/63, hlavne v miestach rozšírenia vozovky o pruhy na odbočenie vľavo, dôjde k potrebe úpravy zakružovacích polomerov v miestach pripojenia vedľajších komunikácii. Objekt SO 110-00 rieši túto úpravu napojenia v mieste križovatky cesty I/63 a cesty III/1382.

Zakružovacie polomery na pripájanej komunikácii sú ponechané v existujúcich hodnotách. Sú len prispôsobené novému šírkovému usporiadaniu na ceste I/63. Výškovo je úprava napojenia taktiež prispôsobená novému výškovému vedeniu cesty I/63. K výraznejším zmenám pri napojení v porovnaní s existujúcim stavom na komunikáciách nedôjde.

Šírka cesty III/1382 je necelých 6,0 m. Na cestu I/63 je pripojená zakružovacími polomermi o hodnote 9,0m a 25,0 m.

SO 111-00 Napojenie MK na cestu I/63 v km 0,817

Objekt 111-00 rieši úpravu napojenia v mieste križovatky cesty I/63 a miestnej komunikácie vedúcej do obce Blatná na Ostrove. Zakružovacie polomery na pripájanej komunikácii sú ponechané v existujúcich hodnotách. Sú len prispôsobené novému šírkovému usporiadaniu na ceste I/63. Výškovo je úprava napojenia taktiež prispôsobená novému výškovému vedeniu cesty I/63. K výraznejším zmenám pri napojení v porovnaní s existujúcim stavom na komunikáciách nedôjde. Šírka MK je do 6,0 m. Na cestu I/63 je pripojená zakružovacími polomermi o hodnote 12,0 m a 15,0 m.

SO 112-00 Napojenie cesty III/1384 na cestu I/63

Objekt SO 112-00 rieši túto úpravu napojenia v mieste križovatky cesty I/63 a cesty III/1384. Zakružovacie polomery na pripájanej komunikácii sú ponechané v existujúcich hodnotách. Sú len prispôsobené novému šírkovému usporiadaniu na ceste I/63. Výškovo je úprava napojenia taktiež prispôsobená novému výškovému vedeniu cesty I/63. K výraznejším zmenám pri napojení v porovnaní s existujúcim stavom na komunikáciách nedôjde. Šírka cesty III/1384 je necelých 6,0 m. Na cestu I/63 je pripojená zakružovacími polomermi o hodnote 12,0 m.

SO 201-00 Priepust v km 0.482

Existujúci priepust je umiestnený na ceste I/63 pri začiatku obce Blatná na Ostrove v smere od Šamorína. Slúžil na odvodnenie územia obce Blatná na Ostrove popod cestu I/63. Vzhľadom na morfológiu terénu už neslúži svojmu účelu, ale počas modernizácie daného úseku cesty sa priepust zachováva. V súčasnosti je priepust riešený na vtoku a výtoku so svahovými krídlami, na ktorých sú železobetónové rímsy. Na rímsach priepustu je osadené zábradlie s dopravným značením – smerovacie dosky. Toto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlie bude nahradené zvodidlom na ceste, ktoré bude plynule prechádzať ponad priepust. Existujúci priepust je navrhnutý ako železobetónový rámový priepust so svetlou šírkou 1,0 m a výškou otvoru 1,0 m. Jeho dĺžka je 11,5 m.

Na priepuste bude odstránené oceľové zábradlie s dopravným značením. Odbúrané budú monolitické rímsy aj s odstránením pôvodnej betonárskej výstuže. Ďalej budú odbúrané aj krídla priepustu s betonárskou výstužou. Zachová sa iba nosná konštrukcia, ktorá bude následne zatrubnená a bude slúžiť ako ochrana oceľovej rúry. Následne bude urobený výkop dna priepustu hr. 0,2 m, na ktorom sa vytvorí úložný prah (podklad) hr. 0,2 m. Na úložný prah sa uloží oceľová rúra priepustu DN 800. V nosnej konštrukcii sa rúra obetónuje betónom tekutej konzistencie a mimo nosnej konštrukcie sa obetónuje prostým betónom hr. 0,2 m, ktorý bude slúžiť ako ochrana. V ďalšom kroku sa dobuduje teleso násypu cesty (SO 101-00) a čelo priepustu sa spevní lomovým kameňom hr. 0,15 m uloženým do betónového lôžka hr. 0,1 m. Sklon svahu je 1:1,75 a v tomto skone sa zrežú aj konce oceľovej rúry priepustu. Po dobudovaní priepustu budú osadené nové oceľové zvodidlá na ceste (SO 101-00). Výmena krytu vozovky na priepuste je súčasťou SO 101-00.

SO 202-00 Priepust v km 2.192

Existujúci priepust je umiestnený na ceste I/63 za obcou obce Blatná na Ostrove v smere od Šamorína. Slúžil na odvodnenie katastrálneho územia obce Blatná na Ostrove popod cestu I/63. Vzhľadom na morfológiu terénu už neslúži svojmu účelu, ale počas modernizácie daného úseku cesty sa priepust zachováva. V súčasnosti je priepust riešený na vtoku a výtoku so svahovými krídlami, na ktorých sú železobetónové rímsy. Na rímsach priepustu je osadené zábradlie s dopravným značením – smerovacie dosky. Toto riešenie je nevyhovujúce podľa súčasných platných predpisov. Zábradlie bude nahradené zvodidlom na ceste, ktoré bude plynule prechádzať ponad priepust. Existujúci priepust je navrhnutý ako železobetónový rámový priepust so svetlou šírkou 1,5 m a výškou otvoru 1,5 m. Jeho dĺžka je 12,9 m.

Na priepuste bude odstránené oceľové zábradlie s dopravným značením. Odbúrané budú monolitické rímsy aj s odstránením pôvodnej betonárskej výstuže. Ďalej budú odbúrané aj krídla priepustu s betonárskou výstužou. Zachová sa iba nosná konštrukcia, ktorá bude následne zatrubnená a bude slúžiť ako ochrana oceľovej rúry. Následne bude urobený výkop dna priepustu hr. 0,1 m, na ktorom sa vytvorí úložný prah (podklad) hr. 0,2 m. Pod úložným prahom je potrebné zhotoviť štrkové lôžko hr. 0,3 m, zhutnené na ID = 80. Na úložný prah sa uloží oceľová rúra priepustu DN 1000. V nosnej konštrukcii sa rúra obetónuje betónom tekutej konzistencie a mimo nosnej konštrukcie sa obetónuje prostým betónom, ktorý bude slúžiť ako ochrana. V ďalšom kroku sa dobuduje teleso násypu cesty (SO 101-00) a čelo priepustu sa spevní lomovým kameňom hr. 0,15 m uloženým do betónového lôžka hr. 0,1. Sklon svahu je 1:2 a v tomto skone sa zrežú aj konce oceľovej rúry priepustu. Po dobudovaní priepustu budú osadené nové oceľové zvodidlá na ceste (SO 101-00). Výmena krytu vozovky na priepuste je súčasťou SO 101-00.

SO 251-00 Oporný múr v km 4.375 – 4.507

Oporný múr zaisťuje v mieste vedenia ľavý svah telesa cesty I/63 riešeného úseku ,,I/63 Blatná na Ostrove – Vieska´´ v km 4,375 – 4,506. Potreba oporného múra vyplynula z faktu, že vplyvom upravenej výšky úrovne a rozšírenia cesty narastá potreba trvalých záberov, ktoré je potreba v rámci projektu minimalizovať. Výstavba múru má pozitívny vplyv na zmenšenie objemu trvalých záberov.

Dĺžka múru: 131,0 m

Výška múru: 0,20 – 0,45 m od úrovne terénu

Materiál - prefabrikovaný gabiónový kôš plnený pohľadovým lomovým kameňom. Rozmer košov je 0,5*0,5*2 m

SO 601-00 Demontáž stĺpa VO v km 0.850

Existujúci stĺp verejného osvetlenia VO zasahuje do plánovanej rekonštrukcie a modernizácie cesty I/63. Z tohto dôvodu sa demontuje. Súčasťou demontáže bude odpojenie prívodného NN kábla pre napojenie tohto stĺpa VO na oboch koncoch. To znamená, prívodný kábel sa odpojí tak v svorkovnici stožiara, ako aj pri odbočení, tak aby odpojený kábel ostal bez napätia. Stožiar a osvetľovacie teleso bude odvezené prevádzkovateľovi verejného osvetlenia na uskladnenie.

SO 651-00 Úprava káblov a zariadení Slovak Telekom

V dotknutom území stavby sa nachádzajú nasledovné metalické a optické káble a zariadenia, ktoré musia byť vzhľadom na budúcu modernizáciu uvedenej cesty stranovo preložené, respektíve chránené. Ide o nasledovné káble a zariadenia:

- Diaľkový optický kábel 26 vláknový DOK 1 Bratislava – Dunajská Streda typu A – DF (ZN) 2YE9/125 1x2 + 3x6 0,36F3,5f 0,25H18LG.
- Diaľkový optický kábel 96 vláknový DOK 2 Bratislava – Dunajská Streda, úsek Šamorín – Dunajská Streda typu (8x12) OFS Minicable.
- Diaľkový metalický kábel Bratislava – Dunajská Streda typu DKP 3RP 1,3 + 34 DM 0,9
- Miestny metalický kábel, prípojka pre ČSPH typu TCEKE 5XN 0,6
- Miestny metalický kábel, Blatná na Ostrove – pod cestou I/63
- Optické káble DOK 1 a DOK 2 a diaľkový metalický kábel DKP sú uložené na ľavej strane cesty I/63 v smere Šamorín – Dunajská Streda.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Rekonštrukcia cestného telesa sa bude vykonávať na jestvujúcej vozovke bez nárokov na okolité územie. Navrhovaná zmena si nevyžiada žiadne trvalé ani dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy. Lesné pozemky sa v dotknutom úseku cesty I/63 nevyskytujú.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia rekonštrukčných prác bude potrebná pitná voda a voda na hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude získavaná z verejného vodovodu, príp. z blízkych vodných tokov.

Pri rekonštrukčných prácach vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

- násypové materiály zemného telesa
- štrkopiesky pre konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky

- drvené kamenivo pre betónové konštrukcie a asfaltové zmesi
- materiál pre kryty vozoviek – ropné asfalty, modifikované prísady, špeciálny cestný cement
- oceľ pre betonársku výstuž a bezpečnostné zariadenia ako zvodidla a zábradlia
- drenážne potrubia, betónové tvárnice
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.

Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.).

V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Nároky na dopravu

Rekonštrukcia predmetného úseku počas výstavby ovplyvní plynulosť premávky aj ciest nižšej kategórie, ktoré sa na cestu I/63 pripájajú. Jedná sa o nasledovné cesty: III/1382, III/1384 a miestna komunikácia v km 0,817.

Počas realizácie modernizácie cesty I/63 bude cestná premávka vedená po jestvujúcej cestnej sieti. Predpokladáme, že stavba sa bude budovať po etapách a fázach. Jednotlivé kroky sa spresnia spolu s vybraným dodávateľom a vyhotoví sa tiež harmonogramom prác.

Snahou je udržať v modernizovanom úseku obojsmernú premávku aj počas prebiehajúcich stavebných prác. Modernizovaná cesta I/63 má vhodné šírkové usporiadanie, umožňujúce presmerovanie dopravy do užších jazdných pruhov, min. šírky 2,75 m, na úkor spevnených krajníc a využiť ostávajúci priestor pre stavebnú činnosť. V prípade stavebných úprav realizovaných na okraji cesty sa obmedzí (zúži) len dotknutý jazdný pruh.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.5.1 Ovzdušie

Etapa výstavby 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. Tieto vplyvy sú zmierniteľné organizačnými opatreniami.

Počas prevádzky rekonštruovaného úseku cesty I/63 sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou. Priaznivý vplyv bude mať na zníženie prašnosti nakoľko sa odstráni narušený asfaltový povrch novým kompaktným povrchom.

2.5.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác na cestnom objekte je potrebné vo všeobecnosti počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavných plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.

Počas prevádzky cestného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvodnenie cesty I/63 je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky do priľahlých priekop. Odvodnenie podsypnej vrstvy vozovky je zabezpečené priečnym sklonom min. 3,0 % a vyvedením podsypnej vrstvy na svah zemného telesa.

2.5.3 Odpady

V rámci výstavby i prevádzky cestného objektu budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v tabuľkách č. 3 a 4.

Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce pri stavebných prácach na cestnom telese

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 170503	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 170505	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke cestného objektu

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

2.5.4 Hluk

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. V danom území takéto miesta sa nenachádzajú, rekonštrukcia sa bude vykonávať mimo zastavaných území dotknutých obcí.

Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na cestnom objekte nezmenia.

V danom prípade prestavba cestného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre výmenou povrchu vozovky.

2.5.5 Vibrácie

Potenciálny zdroj vibrácií, ktoré môže narušovať faktory pohody a ovplyvňovať statiku, sú predovšetkým stavebné práce. Výraznejší prejav vibrácií možno očakávať do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od osi komunikácie.

Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia cestného objektu.

2.5.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce na jestvujúcom cestnom objekte, ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

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

V blízkosti križovatky Holice cca v km 37,200 prechádza cesta I/63 po pozemkoch vo vlastníctve NDS a.s., na ktorých je plánovaná stavebná úprava existujúcej križovatky, riešená v rámci projektu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice. Z toho dôvodu, nami riešený projekt neuvažuje so stavebnými úpravami v mieste križovatky Holice. Plánované stavebné riešenie projektu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“ je znázornené v koordinačnom výkrese C.1.4. Práce na stavebných úpravách cesty I/63 v rámci nami riešeného projektu, budú ukončené v km 37,074 a následne budú pokračovať v km 37,254. Upozorňujeme, že dopravné značenie spracované v rámci tohto projektu, je navrhnuté na terajší stav cesty I/63 a po vybudovaní stavebných objektov stavby „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“, bude potrebné aktualizovať dopravné značenie, súvisiace s križovatkou Holice.

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto rizika ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou cestného objektu bude potrebné stavebné povolenie, príp. ohlásenie podľa stavebného zákona, súvisiacich predpisov a platnej legislatívy.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

V zmysle geomorfologického členenia Slovenska (Atlas krajiny Slovenskej republiky, 2002) patrí predmetné územie do oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnu poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej lability prebieha aj v súčasnosti.

Reliéf územia v prevažnej časti úseku R7 je plochý s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché. Celkový sklon územia od Dunajskej Stredy je zo SZ na JV, maximálne výšky územia dosahujú 115 m n.m. Táto jednotvárna rovina je rozčlenená iba vodným tokom - Mliečanským kanálom, ktorý preteká západne od Dunajskej Stredy.

Z hľadiska typologického členenia reliéfu sa územie vyznačuje fluviálnym reliéfom. Modelovanie reliéfu v súčasnosti je veľmi pomalé a prebieha hlavne pôsobením akumulačno-eróznych fluviálnych procesov riečnych tokov.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát (Vass et al., 1986) patrí záujmové územie do geotektonicko-štruktúrneho celku Podunajská nížina. Z geologického hľadiska je podunajská panva sedimentárnou panvou vnútorných Západných Karpát s neogénnou a kvartérnou výplňou.

Neogén

Sedimenty neogénu sú zastúpené molasovou formáciou so subformáciami miocénnych kontinentálno-morských a pliocénnych limnicko-fluviálnych sedimentov. Reprezentujú ich sedimenty panónu a pontu, ktoré tvoria podložie kvartérnym útvarom. Neogénne sedimenty sú zastúpené v prevažnej časti piesčitými slienitými ílmi a siltami, ílovitými a prachovitými jemnozrnnými sľudnatými pieskami. Najrozšírenejšími sú jemnozrnné zeminy zastúpené ílmi stredno až vysokoplastickými, menej ílmi až hlinami piesčitými. Ich konzistencia býva pevná, menej tuhá. Často sa v nich vyskytujú vápnité konkrécie. Spevnené polohy sú zriedkavé, ojedinele sa vyskytujú ílovce a siltovce. Pravidelne sa v súvrství nachádzajú polohy jemnozrnných sľudnatých hlinitých a ílovitých pieskov sivej a svetlohnedej farby. Piesky sú často stmelené v rozpadavé pieskovce a prachovce.

Kvartér

Kvartérne sedimenty sú v záujmovom území zastúpené:

- komplexom fluviálnych sedimentov
- komplexom antropogénnych sedimentov

V komplexe *fluviálnych sedimentov* možno vyčleniť:

- ✓ fáciu riečneho dna (koryta)
- ✓ fáciu príbrežných plytčín
- ✓ fáciu agradačných valov
- ✓ fáciu nivných sedimentov
- ✓ fáciu mŕtvych ramien.

Sedimenty fácie riečneho dna patria k najrozšírenejším v predmetnom území. Na báze tvoria strednohrubé, vyššie strednodrobné málo vytriedené piesčité štrky, štrky a piesky so štrkom s nepatrnou prímesou jemnozrnnej frakcie. Striedanie sa vrstiev a šošoviek zemín premenlivej zrnitosti, časté vykliňovanie a miestami diagonálne zvrstvenie, poukazujú na premenlivé hydrodynamické podmienky sedimentácie.

K fácii príbrežných plytčín možno priradiť piesčité sedimenty zastúpené jemno až strednozrnnými hlinitými pieskami, ktoré boli sedimentované za kľudnejších hydrodynamických podmienok v okrajových plytčinách. Nadložné piesky patria k fácii agradačných valov, ktoré sedimentovali pri prívalových podmienkach.

Cyklus sedimentácie fluviálnych sedimentov je ukončený fáciou nivných uložení, ktoré vznikli v zóne inundácie. Sú zastúpené hlinitými pieskami, piesčitými hlinami, hlinami a ílmi.

Výskyt fácie mŕtvych ramien je obmedzený na niekoľko morfologicky zjavných reliktov meandrov Dunaja, prípadne sú vo forme pochovaných ramien. Zastúpené sú piesčitými a jemnozrnnými zeminami často s prímesou organických látok.

Komplex *antropogénnych sedimentov* predstavuje najmä navážky pri terénnych úpravách v zastavanom území, resp. umelé násypy dopravných komunikácií. Lokálne sa vyskytujú skládky odpadu, ktoré využívajú bývalé štrkové jamy a hliniskách.

Inžinierskogeologické pomery

Podľa inžinierskogeologickej rajonizácie patrí prevažná časť územia do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin Podunajská nížina. V záujmovom území sú zastúpené nasledovné horninové formácie:

- formácia neogénnych sedimentov - molasová formácia
- formácia kvartérnych pokryvných útvarov.

V záujmovom území je molasová formácia neogénnych sedimentov prekrytá pomerne masívnym kvartérnym pokryvom. Molasovú formáciu tvoria jazerno-riečne sedimenty pontu, kde prevládajú slienité a vápnité íly s vrstvami siltov hrúbky 0,5-3 m a šošovkami až preplástkami jemnozrnných a strednozrnných pieskov prevažne ílovitých až sitlovitých hrúbky do 1,5 m, výnimočne sú v nich polohy drobných štrkov mocnosti do 1-3 m. Podľa STN 72 1001 ide o prevažne o zeminy klasifikované ako CS íl piesčitý, CL, CI íl s nízkou a strednou plasticitou a CH íl s vysokou plasticitou, piesčité polohy ako SM piesok hlinitý až SC piesok ílovitý.

Vo formácii kvartérnych pokryvných útvarov možno vyčleniť nasledovné faciálno-genetické komplexy:

- komplex fluviálnych sedimentov
- komplex antropogénnych sedimentov.

V komplexe *fluviálnych sedimentov*, ktoré sú najrozšírenejšie v celom záujmovom území, vyčleňujeme nasledovné litologické fácie:

- ✓ fácia nivných sedimentov
- ✓ fácia príbrežných plytčín a agradačných valov
- ✓ korytová fácia.

Geodynamické javy

V záujmovom území prebiehajú procesy súvisiace s činnosťou riek a s rušivou i akumulačnou činnosťou vetra, priaznivé podmienky pre eolickú činnosť vytvára suchá polostepná klíma s ročnými zrážkami menej ako 600-550 mm za rok, ako aj veľké rozšírenie piesčitých a prachovitých fluviálnych sedimentov, ktoré najmä po jarnom rozmrazení a nakyprení pomerne ľahko podliehajú rozvievaniu prevládajúcimi severo-západnými vetrami.

Najvýznamnejšie geodynamické procesy sú úzko viazané na činnosť Dunaja, ktorá súvisí s ukladaním piesčitého štrku.

Seizmicita územia

Podľa seizmotektonickej mapy Slovenska (STN 73 0036 Seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií), trasa cesty I/63 prechádza územím s výskytom seizmických otrasov od 5 - 7˚ MSK-64.

Seizmická aktivita je spojená s mladými zlomami, ktoré majú smer SZ-JV, pričom seizmicky najexponovanejším územím je oblasť komárňanská, kde katastrofálne zemetrasenie postihlo Komárno v roku 1763. V súvislosti s výstavbou vodných diel na Dunaji sa prehodnocovala seizmicita územia a pre danú oblasť sa udáva 6° až 7° M.C.S.

Ložiská nerastných surovín

V širšom okolí sa nachádza viacero ložísk nevyhradeného nerastu (štrkopiesky a piesky), ktoré však nie sú v strete s realizáciou zámeru.

6.1.3 Pôdne pomery

Pôdno-ekologické stanovištné podmienky v oblasti kvality poľnohospodárskej pôdy v skúmanej lokalite možno hodnotiť ako priaznivé. Holocénne sedimenty tvoria substrát pre pôdny kryt, ktorý je tvorený

hlbokými bezskeletnatými pôdami. Na území sú vyvinuté pôvodom hydromorfné pôdy, avšak v rôznom stupni vývoja, od hydromorfných fluvizemí glejových a fluvizemí cez semihydromorfné čiernice až po terestrické, podzemnou vodou len výnimočne ovplyvňované černozeme čiernicové.

6.1.4 Klimatické pomery

Záujmové územie predstavuje najteplejšiu oblasť Slovenska, podľa klimatických oblastí patrí do oblasti teplej (50 a viac teplých dní v roku s maximálnou teplotou 25°C a viac). Záujmové územie patrí do podoblasti suchej, okrsok teplý suchý, s miernou zimou a dlhším slnečným svitom (teplota v januári nad – 3 °C, trvanie slnečného svitu vo vegetačnom období nad 1500 hodín).
Podľa klimatogeografických typov patrí záujmové územie do typu nížinnej klímy, s miernou inverziou teplôt, suchej až mierne suchej. Ide o subtyp teplý – suma teplôt nad 10 °C a viac je 3000 až 3200, teplota v januári – 1 až – 4 °C. teplota v júli 20,5 až 19,5 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22 až 24°C, ročné zrážky predstavujú 530 až 560 mm
Najchladnejším mesiacom v roku je január, najteplejším mesiacom je júl.
Ročný priemerný úhrn zrážok v záujmovom území je okolo 550 mm. Najviac zrážok spadne v letnom období konkrétne v mesiaci júl, na čo najväčšmi vplýva najmä lokálna búrková činnosť. Najmenej zrážok spadne v zime konkrétne v mesiaci február. Hlavný zrážkový deficit je vo vegetačnom období. Vlahový deficit pôd je navyše zhoršovaný silnými a častými vetrami.

V záujmovom území jednoznačne prevláda smer vetrov SZ-JV s priemernou rýchlosťou 2.9 m/s.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Riešené územie sa nachádza v povodí rieky Dunaj, na ktorého ľavej strane bolo vybudované vodné dielo Gabčíkovo. Vodné dielo sa nachádza 4,3 km južne od lokality navrhovanej činnosti. V širšom okolí sa nenachádzajú povrchové toky ani iné útvary povrchových vôd. Ich ovplyvnenie navrhovanou činnosťou je vylúčené.

Hydrologické pomery dotknutého územia ovplyvňujú aj umelo vybudované drenážne kanály a ramenná sústava Dunaja, ktoré odvádzajú vnútorné vody povodí. V dotknutom území sa žiadne vodné toky nenachádzajú.

Vodné plochy

Vodné plochy v záujmovom a priľahlom území sú výsledkom antropogénnej činnosti ako dôsledok ťažby štrkopieskov. Vodné plochy väčšieho plošného i hĺbkového rozsahu vznikli po ťažbe suroviny - štrkopieskov pre výstavbu Vodného diela Gabčíkovo. V blízkom okolí cesty I/63 sa vyskytujú iba menšie vodné plochy pri Holiciach a Vieske.

Podzemné vody

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie Slovenska predmetná oblasť patrí do rajónu Q 052 - Kvartér JZ časti Podunajskej roviny, ktorý možno označiť ako vodohospodársky najvýznamnejší rajón v celej Slovenskej republike. Kvartérne kolektory sú tvorené štrkopiesčitými fluviálnymi náplavmi Dunaja, ktoré sa vyznačujú vysokou až veľmi vysokou prietočnosťou a medzizrnovou priepustnosťou. Na základe viacerých prieskumných prác možno priepustnosť charakterizovať v rozsahu koeficientu filtrácie k_f = 6,0.10^{-3} - 1,3.10^{-4} m/s. Výdatnosti vrtov situovaných do kvartérnych sedimentov dosahujú lokálne až niekoľko desiatok l/s.

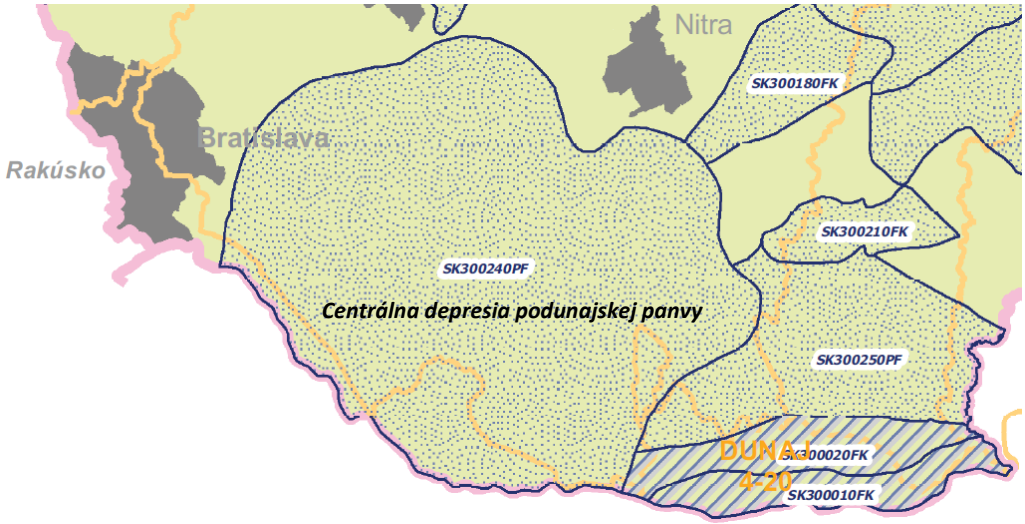
Kolektor je trvalo zvodnený s voľnou hladinou podzemnej vody, podzemné vody sú v hydraulickej spojitosti s Dunajom. Štrkopiesčité a štrkové sedimenty, ktoré majú v komplexe kvartérnych fluviálnych náplavov dominantné postavenie majú veľkú variabilnosť obsahu piesčitej frakcie, čím vzniká vrstevná heterogenita prostredia. Veľké hrúbky štrkopiesčitých kvartérnych sedimentov a ich veľmi dobrá priepustnosť vytvárajú vhodné podmienky pre akumuláciu bohatých zásob podzemných vôd v týchto sedimentoch v oblasti Žitného ostrova.

Minerálne a geotermálne vody

V oblasti Podunajskej panvy sú minerálne a termálne vody viazané na podložné neogénne súvrstvie v hĺbkach okolo 800-1300 m, pričom v záujmovom území sa prirodzené vývery termálnych a minerálnych vôd z dôvodu ich výskytu v značných hĺbkach nenachádzajú.

V rámci zhodnotenia územia pre výskum geotermálnych zdrojov boli vzhľadom na potenciál územia zrealizované geotermálne vrty, z ktorých sa v Trnavskom kraji využíva 11. Prevažné využitie geotermálnych vrtov je na vykurovanie a rekreáciu. Geotermálna voda sa využíva na rekreačné účely, a to hlavne na plnenie bazénov (Podhájska, Senec, Kráľová pri Senci, Dunajská Streda, Galanta, Veľký Meder, Gabčíkovo a iné).

Obr. 1 Výsek z mapy geotermálnych oblastí SR



Zdroj: Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaja – výsek z mapy 2.4 (VÚVH, 2015)

Vodohospodársky chránené územia

Rieka Dunaj so svojou sústavou ramien predstavuje dominujúci faktor pri tvorbe zásob a kvality podzemných vôd. Dunajské štrkové náplavy sú významnou zásobárňou podzemných vôd a predstavujú najväčšiu akumuláciu podzemných vôd v strednej Európe. Hlavným zdrojom podzemných vôd sú infiltrované vody Dunaja, pričom najväčšie zdroje pitných vôd sú situované v príbrežnej zóne rieky. Z vyššie uvedeného dôvodu je toto územie legislatívne chránené (NV SSR č. 46/1978 Zb.) a celé patrí k významnej chránenej vodohospodárskej oblasti **CHVO Žitný ostrov**. Chránená vodohospodárska oblasť na Žitnom ostrove má plochu takmer 1 400 km^2, čo je asi iba 20 % (jedna pätina) z celkovej plochy (asi 7 tisíc km^2) všetkých CHVO na Slovensku. Na jej území sa nachádzajú najväčšie zásoby pitnej vody zo zdrojov podzemnej vody v Európe (17,3 m^3/s, t.j. 17 300 litrov za sekundu); toto množstvo stačí pre zásobovanie pitnou vodou (bez úpravy) 10 100 000 obyvateľov pri priemernej spotrebe 150 litrov na obyvateľa za deň.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V trase cesty I/63 sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblastí sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

V rámci dotknutého územia sa jedná o katastrálne územie obce Holice, Blatná na Ostrove a Vieska.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Fauna

Podľa členenia územia Slovenska na živočíšne regióny patrí širšie sledované územie do Panónskej oblasti, juhoslovenského obvodu, dunajského okrsku, podokrsku lužného.

Z ekologického hľadiska sa v hodnotenom území nachádzajú rôzne typy biotopov a na ne viazané spoločenstvá živočíchov. Vzhľadom na charakter širšieho dotknutého územia, ktoré je prevažne intenzívne poľnohospodársky využívané, nachádzame tu najmä biotopy kultúrnej krajiny (polia, záhrady, vinohrady, rozptýlenú zeleň a pod.), z vodných biotopov dolné toky riek so zvyškami ramenných sústav, sieť umelo vytvorených kanálov, ale aj lužné lesy, zachované pri niektorých vodných tokoch.

Najcharakteristickejším biotopom sledovanej oblasti je biotop stepi. Kultúrna step je v hojnej miere osídlená početnými druhmi bezstavovcov (z radu hmyzu sú to napr. blanokrídlovce, dvojkrídlovce, rovnokrídlovce, sieťokrídlovce, chrobáky a iné). K pozoruhodným zástupcom entomofauny patrí modlivka zelená (*Mantis religiosa*), mravcolev (*Myrmeleon formicarius*), nosorožtek (*Oryctes nasicornis*), roháč veľký (*Cerambyx cerd*o), cikáda vinična (*Tibicen haematodes*) a ďalšie. Z obojživelníkov tento biotop obýva ropucha zelená (*Bufo viridis*), plazy zastupuje napr. jašterica zelená (*Lacerta viridis*) a jašterica obyčajná (*Lacerta agilis*). Najpočetnejšou skupinou, vzhľadom na svoju veľkú pohyblivosť je vtáctvo. Druhy obývajúce toto prostredie sú čiastočne adaptované na antropogénne zmenené prostredie, väčšina hniezdičov sa však sústreďuje do drevinných a vodných biotopov. Vyskytujú sa tu bocian biely (*Ciconia ciconia*), kaňa popolavá (*Circus pigargus*), jastrab krahulec (*Accipiter nisus*), myšiak hôrny (*Buteo buteo*), sokol myšiar (*Falco tinnunculus*), sokol kobcovitý (*Falco vespertinus*), sokol lastovičiar (*Falco subbuteo*), jarabica poľná (*Perdix perdix*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), bažant obyčajný (*Phasianus colchicus*), cíbik chocholatý (*Vanellus vanellus*) a mnohé ďalšie.

Medzi relatívne najhodnotnejšie priestory z hľadiska výskytu živočíchov v dotknutom území patria vodné toky, resp. kanály so sprievodnou vegetáciou alebo lesné porasty, resp. nelesná stromová a krovinná vegetácia. Ani tieto však nepredstavujú kľúčové lokality pre chránené druhy a s ohľadom na svoje ekologické podmienky im neposkytujú priestor pre trvalú existenciu. Pre ich líniový charakter ich využívajú najmä na migráciu.

Flóra a vegetácia

Podľa členenia Slovenska na fytogeograficko-vegetačné oblasti (Atlas krajiny SR, 2002) patrí hodnotené územie do dubovej zóny, nížinnej podzóny, rovinnej oblasti, nemokraďového okresu, pričom jednotlivé trasy prechádzajú rozhraním dúbravinového podokresu horného Žitného ostrova a Lužným podokresom.

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu (Michalko, Geobotanická mapa, 1987) tvoria v hodnotenom území navrhovanej činnosti nasledujúce jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie:

- Lužné lesy nížinné,
- Lužné lesy vŕbovo-topoľové,
- Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske,
- Slatiniská.

Reálna vegetácia v dotknutom území

Pôvodná vegetácie bola v riešenom území z veľkej časti odstránené a premenená na plochy orných pôd, líniové technické prvky – cesty, zastavané územia obcí a miest. Plochy intenzívne využívaných orných pôd - tento biotop v mapovanom úseku prevláda, zastúpené sú veľkoblokové polia. Líniové porasty stromov (pozdĺž vodných tokov, komunikácií, medzí a pod.) - biotop je území zastúpený hlavne stromoradím pri ceste I/63 takmer v celom úseku, menšie líniové porasty sa nachádzajú pri ceste III. triedy či pri miestnej komunikácii.

V riešenom území boli zaznamenané rastlinné druhy zaradené medzi invázne druhy v prílohe č. 2a vyhlášky č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov:

- *Solidago canadensis* (zlatobyľ kanadská)
- *Solidago gigantea* (zlatobyľ obrovská)
- *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý)
- *Fallopia japonica* (pohánnkovec japonský).

V rámci inventarizácie drevín bolo zaregistrovaných 99 ks drevín, s prevahou *Juglans regia* (Orech kráľovský) doplnený *Robinia pseudoacacia* (agát biely).

Biotopy národného a európskeho významu

V riešenom území neboli identifikované žiadne biotopy európskeho a národného významu. V území sa nachádzajú bežné druhy živočíchov viazané na kultúrnu krajinu, intenzívne obhospodarované polia, vegetáciu tvorí prevažne teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel na okrajoch komunikácií (biotop X4).

Významné migračné koridory živočíchov

Migračné koridory v hodnotenom území a jeho okolí sú sformované pozdĺž vodných tokov/kanálov s doprovodnou trávnatou a krovinnou vegetáciou, ktoré môžu mať charakter kontinuálneho koridoru, ale väčšinou sú tieto koridory prerušované. Ďalej sú to líniové lesné a krovinné spoločenstvá, líniová sprievodná vegetácia poľných ciest a líniové spoločenstvá na ornej pôde. Migrácia rôznych menej pohyblivých druhov živočíchov môže prebiehať aj pozdĺž ciest a ich trávnatých násypov.

Z obmedzujúcich krajinných prvkov, ktoré je možné hodnotiť ako zásadné bariéry, patria okrem dopravných komunikácií aj zastavané územia sídiel.

Biodiverzita

Biologická diverzita (ďalej len „biodiverzita“) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni.

Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne zničený. Pôvodná vegetácia sa zachovala na poľnohospodársky nevhodných alebo neprístupných územiach. V priestore cestného objektu sa nenachádza žiadne chránené územie národnej sústavy chránených území (platí tu 1. st. ochrany), ani lokality sústavy Natura 2000.

6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Národná sústava chránených území

Rekonštruovaný úsek cesty I/63 je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (viď situácia v prílohe). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- CHA Rohovský park – západne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 1,73 km;
- CHA Kráľovičovskokračiansky park – východne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 2,94 km;
- CHA Konopiská – juhovýchodne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 6,32 km;
- PR Hetméň – severne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 3,91 km;
- CHKO Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,45 km;

Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7 km od hodnoteného úseku cesty I/63.

Európska sústava chránených území (Natura 2000)

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKCHVU012 Lehnice – severne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 2,65 km;
- SKCHVU007 Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,52 km;
- SKUEV0090 Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,39 km;
- SKUEV0156 Konopiská – juhovýchodne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 6,32 km;

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 8 km od hodnoteného úseku cesty I/63.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Chránené druhy

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa v širšom okolí nachádzajú chránené druhy živočíchov, najmä avifauny, ktorých výskyt je viazaný na lokality regionálnych biocentier, biokoridorov, územia lokalít Natura 2000, maloplošných chránených území, vodné plochy a pod. Samotná trasa navrhovanej činnosti prechádza intenzívne poľnohospodársky využívaným územím. Nachádzajú sa tu obhospodarované veľkoplošné oráčiny, kde v dôsledku používania herbicídov sa eliminoval výskyt väčšiny rastlinných spoločenstiev. Zo vzácnejších druhov môžeme spomenúť – snežienka jarná (*Galanthus nivalis*), valeriana celistvolistá (*Valeriana simplicifolia*), krtičník tôňomilný (*Scrophularia umbrosa*), prvosienka vyššia (*Primula elatior*) a mnohé ďalšie.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu. Trasa cesty I/63 nie je v kontakte so žiadnym prvkom ÚSES.

Priamo v riešenom území sa **nevyskytujú** biotopy flóry a fauny významné z hľadiska zachovania biotickej, habitatovej a krajinnej diverzity a heterogenity, teda také, v ktorých sa vyskytujú chránené, vzácne a ohrozené taxóny uvedené v aktuálnych červených zoznamoch rastlín a živočíchov, ďalej biotopy ohrozených a vzácnych druhov nižších rastlín, stanovištia vzácnych a ohrozených rastlinných spoločenstiev, lokality s výskytom druhov a spoločenstiev na hranici alebo mimo územia svojho súvislejšieho areálu a lokality s výskytom ekologicky alebo inak (vývojovo, taxonomicky) významných druhov a spoločenstiev organizmov.

6.2 KRAJINA

Riešené územie sa nachádza v rovinatom území s nepatrnou vertikálnou členitosťou, ktoré je charakterizované vysokým stupňom antropogénneho pôsobenia; krajina hodnoteného územia je výrazne urbanizovaná. Lokalita je súčasťou poľnohospodárskej krajiny, územie je poľnohospodársky využívané prevažne ako orná pôda s charakterom veľkoplošných lánov.

V súčasnej krajinnej štruktúre sledovaného územia vystupujú nasledovné prvky:

- orná pôda,
- nelesná stromová a krovitá zeleň,
- líniová zeleň,
- poľnohospodárske prvky,
- energovody a produktovody,
- sídelné prvky,
- dopravné prvky

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

6.3.1 Obyvateľstvo a osídlenie

Hodnotené územie sa nachádza na území Trnavského kraja, v okrese Dunajská Streda a prechádza katastrálnymi územiami obcí Blatná na Ostrove, Vieska a Holice. V uvedených obciach žije (r.2019) celkovo cca 3 397 obyvateľov.

Blatná na Ostrove leží v Podunajskej nížine v južnej časti Žitného ostrova. Obec je doložená z roku 1286 ako Sarafia, z roku 1773 Sárosfa, 1927 Blatná na Ostrove; maďarsky Sárosfa. Nová Ves: je doložená z roku1553 ako Wyfalw.

Vieska leží v centrálnej časti *Žitného ostrova v Podunajskej nížine.*Obec je doložená z roku 1322 ako Kysfeuldi, neskôr ako Kyspathon ináč Kysfalwd (1469), Vieska (1927); po maďarsky Dunakisfalud, Kisfalud.

Holice ležia v Podunajskej nížine v centrálnej časti Žitného ostrova. Obec je doložená z roku 1245 ako Gala, z roku 1253 Galla, z roku 1308 Gelle, z roku 1320 Gelye, z roku 1927 Kostolná Gala, z roku 1940 Gelle, z roku 1945 Gala, z roku 1948 Holice; maďarsky Egyházgelle. Stará Gala : je doložená z roku 1496 ako Ogelye, z roku 1927 Stará Gala; maďarsky Ógelle**.** Beketfa: je doložená z roku 1423 ako Bekedfalvva, z roku 1786 Beketfa. Posfa: z roku 1416 Posfalua. z roku 1773 Póósfa. Veľký Budín : je doložený z roku 1251 ako Budafalua, z roku 1300 Buda, z roku 1808 Nagy-Budafa, z roku 1927 Veľká Budalfa; maďarsky Nagybudafa. Malý Budín : je doložený z roku 1786 ako Kisch-Budafa, z roku 1927 Malá Budafa; maďarsky Kisbudafa. Budín je doložený z roku 1940 ako Budafalva, z roku 1948 Budín; maďarsky Budafalva. Čechová: je doložená z roku 1349 Cheufalva, z roku 1786 Cscheffa, z roku 1948 Čechová, maďarsky Cséfalva. Čentovo : je doložené z roku 1345 ako Czentheufalwa, 1786 Cschentfa. Regence : je doložená z roku 1367 Chentregencze, Regenchegele, 1379 Regenchcce, alias Regenche (Zdroj: www. E obce.sk).

Demografický vývoj už dlhodobo poukazuje na starnutie populácie, tak je to aj v okrese Dunajská Streda i v dotknutých sídlach. Tento stav charakterizuje vysoké zastúpenie obyvateľstva v produktívnej

vekovej skupine, úbytok v predproduktívnej vekovej skupine a nárast v poproduktívnej vekovej skupine. Priemerný vek obyvateľov v roku 2019 v okrese Dunajská Streda bol 41,66 rokov.

V súčasnosti sú dotknuté sídla sídlami miestneho významu, vidieckeho typu, s prevažnou funkciou bývania a s výrazným poľnohospodárskym charakterom. Najväčšou obcou sú Holice (2078 obyvateľov). Obec Blatná na Ostrove prináleží k obciam do 1000 obyvateľov. Najmenšou obcou je Vieska, kde v roku 2019 žilo 410 obyvateľov (Zdroj: www.statistics.sk)

Podľa svojej veľkosti poskytujú škálu služieb zameraných na pokrytie potrieb bývajúceho obyvateľstva. Ide o základnú vybavenosť a v prípade obce Holice aj o širšiu škálu občianskej vybavenosti. Vyššia vybavenosť je dostupná v okresnom meste Dunajská Streda.

Podmienky pre čiastočnú zamestnanosť vytvárajú i samotné obce. Vyššie možnosti zamestnanosti poskytuje okresné mesto Dunajská Streda, Šamorín, Veľký Meder a najmä hlavné mesto Bratislava ako aj sídla v Maďarskej republike. Pohybom za prácou mimo miesto trvalého bydliska je vyrovnávaná bilancia zdrojov a potrieb pracovných síl. Podľa UPSVAR mala miera nezamestnanosti v okrese Dunajská Streda od roku 2012 klesajúcu tendenciu až do roku 2019. Vplyvom nepriaznivej situácie okolo pandémie v roku 2020, ktorá ovplyvnila i chod hospodárstva, dochádza k jej opätovnému zvyšovaniu. V júni 2020 predstavovala miera evidovanej nezamestnanosti v okrese Dunajská Streda 5,44 %. Zo zámerom dotknutých sídiel evidovali spolu 87 uchádzačov o zamestnanie (Zdroj: www.upsvar.sk).

Zamestnanosť

Podmienky zamestnanosti obyvateľov širšieho okolia vytvára samotné okresné mesto Komárno, kde pracuje prevažná časť ekonomicky aktívnej časti obyvateľstva. V úrovni ekonomickej aktivity sa výrazne prejavuje väzba na hospodársku základňu ďalších miest, najmä na Nové Zámky, Hurbanovo a Kolárovo. Obyvatelia Komárna sú zamestnaní predovšetkým v priemysle, službách a poľnohospodárstve. Súčasnosť charakterizuje úbytok pracovných príležitostí a výrazná migrácia obyvateľstva mimo sídla, okresu i regiónu. Pohybom za prácou mimo miesto trvalého bydliska je vyrovnávaná bilancia zdrojov a potrieb pracovných síl. Podľa sčítania obyvateľov, domov a bytov v r. 2011 tvorilo EAO 17 301 obyvateľov a z toho bolo 2 585 evidovaných nezamestnaných. Počet uchádzačov o zamestnanie v meste Komárno k 21.7. 2015 bol 2 515, z čoho bolo 1338 žien a 1177 mužov. Miera evidovanej nezamestnanosti za máj 2020 predstavovala v okrese Komárno 7,15 %.

6.3.2 Zdravotný stav obyvateľstva

Syntetickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľstva a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t. j. nádej na dožitie. Po roku 1991 pokles celkovej úmrtnosti, ale najmä dojčenskej a novorodeneckej sa prejavil v predĺžení strednej dĺžky života pri narodení. Podľa ŠÚ SR priemerná stredná dĺžka života pri narodení v okrese Dunajská Streda v rokoch 2015-2019 bola u mužov 74,10 a žien 79,76 rokov. Priemerná dĺžka pri narodení mierne vzrástla u oboch pohlaví. Vidieť pomerne vysoký rozdiel medzi výškou dožitia sa u mužov a u žien (cca 5,66 roka v prospech žien). Pre demografický vývoj v SR je charakteristický dlhodobý pokles pôrodnosti aj v oblastiach s doteraz priaznivou natalitou. Platí to aj pre Trnavský kraj i okres Dunajská Streda.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva. Úmrtnosť podľa príčin smrti, podobne ako v celej republike, tak aj v Trnavskom kraji i v okrese Dunajská Streda a jeho sídlach dominuje úmrtnosť na ochorenia obehovej sústavy, predovšetkým ischemické choroby srdca a nádorové ochorenia. Päť najčastejších príčin smrti: kardiovaskulárne ochorenia, zhubné nádory, vonkajšie príčiny (poranenia, otravy, vraždy, samovraždy a pod.), choroby dýchacej sústavy a ochorenia tráviacej sústavy, majú za následok 90 - 95 percent všetkých úmrtí. Z porovnania štatistík za dlhšie obdobie je zrejmé, že v štruktúre úmrtnosti podľa príčin smrti nedochádza v posledných rokoch v SR k podstatným zmenám.

V roku 2019 zomrelo v okrese Dunajská Streda celkom 1 145 obyvateľov, z toho v dôsledku nádorových ochorení 333 obyvateľov (29,08 % z celkových úmrtí), v dôsledku chorôb obehovej sústavy 518 (45,24 % obyvateľov), v dôsledku chorôb dýchacej sústavy 76 (6,64 %) a v dôsledku chorôb tráviacej sústavy 70 (6,11 %) obyvateľov. V dôsledku vonkajších zavinení zomrelo 42 (3,67%) obyvateľov. Uvedená úmrtnosť na vybrané ukazovatele predstavovala v r. 2018 v okrese Dunajská Streda spolu cca 90,74 % zo všetkých úmrtí.

Zostávajúce percentá úmrtí pripadá na iné diagnózy. V rámci SR je už dlhodobo zaznamenaný vzostup alergických ochorení. (Zdroj: Počet zomretých na najčastejšie príčiny smrti podľa územia trvalého bydliska. www.statistics.sk, Demografia).

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov v priemere za veľké či menšie územné celky je pomerne zložité, pretože zdravie nie je iba neprítomnosť choroby, zdravotný stav je výslednicou fyzického, psychického a sociálneho zdravia. Podľa viacerých zdrojov má rozhodujúci vplyv životný štýl a správanie, nasledované životným prostredím, genetickými a biologickými faktormi a zdravotníckymi službami.

6.3.3 Doprava

Cestná doprava

Hlavnou komunikačnou osou riešeného územia je cesta I/63 (E575) Bratislava - Dunajská Streda, ktorá vedie katastrálnymi územiami dotknutých obcí, bez priameho kontaktu s ich intravilánom. Na ňu sa napájajú cesty III/1385, 1389, 1390 v Holiciach, III/1382, III/1384 a miestna komunikácia Blatná v Blatnej na Ostrove, III/1433 vo Vieske, miestna komunikácia spájajúca sídla Jastrabie Kračany a Kráľovičove Kračany, cesta III/1391 v Lesných Kračanoch, III/1406 vedúca do Dunajskej Stredy, III/1418 Kostolné Kračany - Dunajská Streda a II/507, ktorá križuje R7 v križovatke Mliečany.

Železničná doprava

V železničnej doprave cez riešené územie prechádza železničná trať č. 131 Bratislava-Dunajská Streda – Komárno.

Vodná doprava

Základom lodnej dopravy v záujmovom území je Dunajská magistrálna vodná cesta E80 s prístavom v meste Komárno s prepojením na transeurópsku riečnu magistrálu Rýn-Mohan-Dunaj, ktorá tvorí spojnicu medzi Severným a Čiernym morom a s a službami pokrýva potreby obyvateľov širokého okolia i návštevníkov. Pre vodnú vnútroštátnu dopravu sa využíva rieka Váh.

6.3.4 Kultúrnohistorické pamiatky

V dotknutých sídlach sa nachádzajú tieto pamiatky:

- Kostol rímskokatolícky gotický z konca 14. storočia, zbarokizovaný koncom 17. storočia a v 18. storočí, zvyšky gotickej nástennej maľby (Dunajská Streda)
- Kaštieľ 'Žltý' barok, zo začiatku 18. storočia, upravený klasicisticky začiatkom 19. storočia Súsošie Trojice neskorobarokové z roku 1777 a socha Mikuláša neskorobaroková z roku 1788 (Dunajská Streda)
- Kaštieľ 'Biely' neskoroklasicistický z 2. polovice 19. storočia, ale v súčasnosti už neexistuje (Dunajská Streda)
- Kostol evanjelický neogotický z roku 1883. (Dunajská Streda)
- Synagóga – bola najväčšou židovskou modlitebňou na Žitnom ostrove, bola postavená v r. 1870 a v r. 1945 ju zasiahla bomba a v r. 1951 ju zbúrali. (Dunajská Streda)
- Varmesova vila - je to secesná vila, ktorej pôvodným vlastníkom bola rodina Vermesovcov, bola postavená na prelome 19. a 20. stor. (Dunajská Streda)
- Židovský cintorín (Dunajská Streda)
- Vojenský cintorín (Dunajská Streda)

- Pamätníky: Sv. Štefana, Ústavnosti a milénia maďarského kresťanstva, Pamätník revolučných rokov 1848/49, Zosnulým v 1. a 2. sv. vojne, Zosnulým v 2. sv. vojne, Obetiam diktatúr, Obetiam holokaustu MEMENTO, Pamätník rómskeho holokaustu, Súsošie Kalvárie na Mestskom cintoríne,, Busta Jána Bihariho, Socha pelikána, ktorý kŕmi svoje mláďatá, Pamätník Trianonu, Socha sv. Mikuláša –sakrálna pamiatka z roku 1785, Pamätník odsunutým občanom maďarskej národnosti, Pamätná tabuľa Jánosa Esterházyho, Pamätná tabuľa Ármina Vámbéryho, Pomník obetí holokaustu na židovskom cintoríne (Dunajská Streda)
- Budova Radnice (Dunajská Streda)
- Budova Galéria Art Ma(Dunajská Streda)
- Kostol rímsko-katolícky neskororománsky z 1. polovice 13. storočia, prestavaný v 14. a 17. storočí, konzolová busta parlerovskej školy z konca 14. storočia (Holice)
  Mariánsky stĺp barokový z roku 1686 (Holice)
- Kostol rímsko-katolícky klasicistický z roku 1840 (Kráľovičové Kračany, časť Kľučiarove Kračany)
  Kaštieľ klasicistický z roku 1830 (Kráľovičové Kračany, časť Lesné Kračany)
  Kostol rímsko-katolícky klasicistický z roku 1820 (Kostolné Kračany)
- Kaštieľ renesančný, polovičný zvyšok zo začiatku 17. storočia, upraveného klasicistický v roku 1833 (Lúč na Ostrove)
- Klasicistická kaplnka z konca 18. storočia, prestavaná v roku 1884. Kaštieľ (Lúč na Ostrove, časť Veľká Lúč)
- Kaštieľ neskoroklasicistický zo začiatku 19. storočia (Lúč na Ostrove).

Všetky pamiatky sú mimo koridoru rekonštruovanej cesty I/63.

6.3.5 Archeologické lokality

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci cestného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v prípade, že sa takéto vyskytujú v blízkosti stavby.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 6-8 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.

Hluk

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

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tabuľka č. 1.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6^{00} do 18^{00} hod
- pre večer od 18^{00} do 22^{00} hod
- pre noc od 22^{00} do 6^{00} hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná* hladina *A zvuku* L_{Aeq} . Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Tab. 3 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategória územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty [a] (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Pozemná a vodná doprava [b) c)] $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy [c)] $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava		
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred	deň	50	50	55	-	50

Kategória územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty [a] (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Pozemná a vodná doprava [b] [c] $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy [c] $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava		
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
	oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, [d] vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:
[a] Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.
[b] Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.
[c] Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovištia taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.
[d] Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia sídel Blatná na Ostrove a severnej časti Holíc, lokalizovaných v blízkosti cesty. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 6-8 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie K = (-10) dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vztiahnuť prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z.z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 4 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	8 < P ≤ 70	106
	P > 70	86 + 11 lg P
Pásové dozéry, pásové nakladače	P ≤ 55	103
	P > 55	84 + 11 lg P
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	P ≤ 55	101
	P > 55	82 + 11 lg P
Kompresory	P ≤ 15	97
	P > 15	95 + 2 lg P

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Hluková štúdia nebola pre stavbu spracovaná, nakoľko sa modernizáciou nezvýši počet vozidiel v danom komunikačnom úseku. Existujúca cesta I/63 nemá vybudované opatrenia pre elimináciu hluku na obyvateľstvo, keďže dopravná situácia na týchto cestách si nevyžaduje tieto protihlukové riešenia. Rovnako sa s nimi neuvažuje ani v rámci projektovej dokumentácie.

Znečistenie ovzdušia

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 očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 6-8 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_X, VOC, SO_2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2, CH_4, N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu je zrejmé, že vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych nakoľko smerové ani výškové vedenie trasy cesty I/63 sa nemení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave cestného objektu vôbec nezmení. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO_2, CH_4, N_2O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie cesty sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO_2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2, CH_4, N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

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

Posudzovanými zmenami technického riešenia sa vplyv na ovzdušie nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

V riešenom území sa vodné toky nevyskytujú. Jediná vodná plocha sa nachádza západne od Holíc vo vzdialenosti 25 m od okraja cesty I/63.

Prevádzka cesty neovplyvní kvalitu povrchovej vody, nakoľko voda z povrchového odtoku nebude odvádzaná do recipientov, ale prirodzene bude odtekať a vsakovať do terénu popri ceste.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

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

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas výstavby aj prevádzky cestného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

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

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Ochrana vodárenských zdrojov

Trasa cesty I/63 v danom úseku nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 VPLYVY NA PÔDU

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese komunikácie a nevyvolávajú potrebu záberu poľnohospodárskeho a lesného fondu. Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému, konkrétne z cesty I/63 a existujúcich miestnych a poľných ciest. Okolité pozemky sú v prevažnej miere poľnohospodárske. Po modernizácii bude územie využívané na pôvodné účely, nedôjde k zrušeniu pôvodných prístupov k objektom resp. napojení miestnych komunikácii.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Realizácia zámeru nebude mať vzhľadom na charakter územia významnejší vplyv na druhy fauny a flóry. V území sa nachádzajú bežné druhy živočíchov viazané na kultúrnu krajinu, intenzívne obhospodarované polia, vegetáciu tvorí prevažne teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel na okrajoch komunikácií (biotop X4). V riešenom území neboli identifikované žiadne biotopy európskeho a národného významu.

V rámci prieskumu územia (máj, jún 2018) bola vypracovaná inventarizácia drevín v zábere stavby. Inventarizácia drevín bola zrealizovaná v súlade so znením zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení, za účelom vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o povolenie výrubu. Súhlas príslušného orgánu ochrany prírody sa vyžaduje na výrub stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou, a súvislé krovinné porasty v zastavanom území obce s výmerou nad 10 m^2, a za hranicami zastavaného územia obce s výmerou nad 20 m^2 (§47 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z.z.).

Inventarizácia drevín bola spracovaná v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Jednotlivé dreviny boli rozdelené podľa prílohy č. 33 k vyhláške (časť A a B) a spoločenská hodnota bola upravená podľa prílohy č. 35 k vyhláške. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na základe inventarizácie bude potrebné vyrúbať 99 kusov drevín z toho 96 ks orecha kráľovského (*Juglans regia*) a 3 ks agáta bieleho *(Robinia pseudoacacia)*. Vypočítaná spoločenská hodnota inventarizovaných drevín predstavuje 122 439,60 €.

Prehľad inventarizovaných drevín podľa katastrálnych území:

Blatná na Ostrove – 43 ks
Veľká Budafa – 19 ks
Kostolná Gala – 23 ks
Poteho Osada – 7 ks
Bekefta – 7 ks

Inventarizované dreviny predstavujú cestnú zeleň, na ktorú sa súhlas na výrub dreviny nevyžaduje (§ 47, ods. 4 zákona č. 543/2002 Z.z.). Oprávnenie alebo povinnosť výrubu vyplýva z iných predpisov, v tomto prípade zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. Pre príslušný cestný správny orgán má vypočítaná spoločenská hodnota len informatívny charakter.

Hlavným dôvodom odstránenia identifikovaných stromov je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Odstránené budú stromy v miestach kde nebude možné pred stromy osadiť zvodidlo (z dôvodu ich malej vzdialenosti od vozovky), resp. sa nachádzajú v deformačnej zóne novoosadených zvodidiel, resp. zamedzovali rozhľadu.

Odstraňovanie stromov v blízkosti cesty bude realizované mimo vegetačné obdobie a mimo obdobia hniezdenia vtáctva (od začiatku októbra do konca marca). Výstavba a prevádzka posudzovanej činnosti je plne v súlade s príslušnou normou STN 83 7010 Ochrana prírody. V prípade, že v blízkosti stavby sa nachádzajú stromy a kry, ktoré sa tu ponechajú, je ich potrebné počas výkopových prác chrániť aby nedošlo k zásahu do ich koreňového systému a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Výkopové práce musia byť urobené ručne a prípadne poškodené korene ihneď ošetriť a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

Chránené stromy sa v riešenom území a jeho širšom okolí nenachádzajú.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác na ceste I/63, ktorý sa vymedzuje na jestvujúce cestné teleso štruktúra ani scenérie krajiny sa nezmení. Ako negatívny vizuálny vplyv možno vnímať odstránenie cestnej vegetácie.

Navrhovanými zmenami sa vplyvy na krajinu významne nezmenia.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Národná sieť chránených území ochrany prírody

Rekonštruovaný úsek cesty I/63 je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (viď situácia v prílohe). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- CHA Rohovský park – západne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 1,73 km;
- CHA Kráľovičovskokračiansky park – východne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 2,94 km;
- CHA Konopiská – juhovýchodne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 6,32 km;
- PR Hetméň – severne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 3,91 km;
- CHKO Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,45 km;

Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti, v ktorej je akýkoľvek vplyv výstavby a prevádzky cesty vylúčený.

Lokality Natura 2000

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKCHVU012 Lehnice – severne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 2,65 km;
- SKCHVU007 Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,52 km;
- SKUEV0090 Dunajské luhy – južne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 4,39 km;
- SKUEV0156 Konopiská – juhovýchodne od uvedeného úseku vo vzdialenosti cca 6,32 km;

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 8 km od hodnoteného úseku cesty I/63.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti hodnoteného úseku cesty I/63 od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad ich priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného úseku cesty I/63 na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje žiadne priame ani nepriame ohrozenie prípadne narušenie prvkov ÚSES nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že trasa cesty I/63 je v území stabilizovaná a navrhované zmeny sa nedotýkajú žiadnych aktivít v dotknutom území.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci cestného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v prípade, že sa takéto vyskytujú v blízkosti stavby.

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s rekonštrukciou cesty I/63 je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií.

V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/63. Po vybudovaní novonavrhovanej rýchlostnej cesty R7 v danom úseku prevezme táto komunikácia funkciu tranzitnej dopravy. Ostatné zdroje hluku, ktoré spolupôsobia v území, sú lokálneho významu a majú charakter atypických zvukov (nepravidelné stavebné práce, kosenie a pod.). Z uvedeného možno konštatovať, že kumulatívny vplyv hluku predstavuje iba cestná doprava na novonavrhovanej rýchlostnej ceste R7 a zostatková doprava na ceste I/63. Možno konštatovať, že výstavbou rýchlostnej cesty R7 a rekonštrukciou úseku cesty I/63 sa zlepší akustická situácia v okolí spoločného dopravného koridoru, nakoľko novonavrhovaná rýchlostná cesta R7 prevezme značnú časť tranzitnej dopravy a odľahčí zaťaženie cesty I/63.

Dotknuté územie je poľnohospodársky využívané, pričom hlavne v mimovegetačnom období počas suchých klimatických podmienok dochádza k veternej erózii a tým k zvýšenej výskytu prašnosti. Zdrojom emisií, ktoré pôsobia kumulatívne s emisiami dopravy sú aj lokálne domové kúreniská.

Vplyv dopravy na imisnú situáciu v okolí cesty I/63 sa priaznivo prejaví predovšetkým sprevádzkovaním rýchlostnej cesty R7, ktorá prevezme významnú časť tranzitnej dopravy z cesty I/63. Výmena povrchu vozovky na ceste I/63 sa priaznivo prejaví najmä znížením prašnosti.

Navrhované zmeny rekonštrukcie cesty I/63 nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

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 prideľovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priraďovali 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 prideľované 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 krátko-dobým 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 symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 5 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	0	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	0	0
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0
Pôda	Záber pôd	0	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinnej vegetácie	-1	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	-	-
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-	-
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-	-
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	-	-
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	0	0
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospo-dárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	0	0
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	0	0
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	0	0
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	0	0
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Vodné	Vplyv na vodné stavby	-	-

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
hospodárstvo	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	0	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Cieľom navrhovaného projektu je prostredníctvom odstránenia bezpečnostných rizík a zvýšenia technicko-dopravných parametrov zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky v predmetnom úseku cesty I. triedy I/63 z pohľadu tranzitnej, osobnej a nákladnej dopravy.

Sociálno-ekonomické ciele:

- Bezpečnosť pozemných komunikácií – zníženie počtu smrteľných nehôd a nehôd s ťažkými následkami, zvýšenie ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- Zníženie ekonomických následkov dopravných nehôd
- Zníženie prevádzkových nákladov účastníkov premávky a správcu komunikácie,
- Celospoločenský záujem na znížení dopravnej nehodovosti a jej následkov

Inštaláciou aktívnych bezpečnostných zariadení , ako napr. merače rýchlosti, teploty vozovky, plašiče zveri, zvýraznenie priechodov pre chodcov (svetelné gombíky, blikajúce svetelné zariadenia), ako aj pasívnych opatrení (úprava dopravného značenia zvislého i vodorovného) chceme dosiahnuť zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravy.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Celková dĺžka navrhovaných prác je 6,057658 km. Výškové vedenie je dané jestvujúcou niveletou štátnej cesty I/63. Technické riešenie modernizácie musí byť navrhnuté a zrealizované v rámci jestvujúceho cestného telesa.

Predpokladaný návrh technického riešenia stavebných úprav - modernizácie :

- Dimenzie konštrukcie vozovky budú zodpovedať nárokom dopravného zaťaženia. Modernizácia bude navrhnutá na cestnom pozemku, bez trvalých záberov tak, aby bol maximálne využitý vybúraný materiál v mieste stavby, minimalizovaný odvoz vybúraného materiálu, minimalizovaný dočasný záber, náklady a dĺžka trvania modernizácie.
- modernizácia križovatiek I/63 s cestami III. triedy a doplnenie odbočovacích pruhov,
- modernizácia 2 priepustov v nevyhovujúcom stave, najmä vrchnú stavbu s výmenou nevyhovujúceho zábradlia v súlade s TP,
- obnova krytu vozovky v celom úseku s výmenou podložia,
- odvodnenie cestného telesa, úprava priekop,
- modernizácia autobusových zastávok v extraviláne,
- zjazdy na poľnohospodárske pozemky,
- doplnenie a výmena zvodidiel a smerových stĺpikov (v smerových oblúkoch použitie „motozvodidiel“, zmena STN, zvýšenie nivelety), osadenie dopravných gombíkov (osobitný zreteľ na ochranu chodcov) a pod.,
- uvedenie dopravného značenia do súladu s platnými predpismi, spomalenie dopravy na vjazde do obce, zjednotenie kvality dopravného značenia (plastové vodorovné značenie), súlad vodorovného a zvislého značenia,
- návrh automatických sčítačov dopravy,
- návrh meračov rýchlosti a teploty vozovky, plašiče zveri, osadenie cestných meteorologických systémov na začiatku a na konci úseku, zvýraznenie priechodov pre chodcov (svetelné gombíky, blikajúce svetelné zariadenia a pod.),
- výrub stromov a drevín, ktoré sú z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky rizikové – stromy v rozhľadových poliach, stromy nechránené zvodidlami a pod.,
- prečistenie priepustov.

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Zmeny navrhovanej činnosti sa týkajú úseku cesty I/63 medzi obcami Blatná na Ostrove a Vieska.

Riešené územie sa nachádza v rovinatom území s nepatrnou vertikálnou členitosťou, ktoré je charakterizované vysokým stupňom antropogénneho pôsobenia; krajina hodnoteného územia je výrazne urbanizovaná. Lokalita je súčasťou poľnohospodárskej krajiny, územie je poľnohospodársky využívané prevažne ako orná pôda s charakterom veľkoplošných lánov.

Predmetný úsek cesty I/63 je vedený mimo súvislej zástavby, avšak v blízkosti okrajových častí sídiel Blatná na Ostrove a Holice.

Z jestvujúcich inžinierskych sieti sa v dotknutom území nachádzajú diaľkové, prívodné a miestne vodovody, nadzemné a podzemné elektrické vedenia VVN, VN, NN, VO, plynovod VTL a STL, slaboprúdové telekomunikačné vedenia a miestne kanalizácie.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

V zmysle geomorfologického členenia Slovenska patrí predmetné územie do oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Reliéf územia je plochý s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché. Celkový sklon územia od Dunajskej Stredy je zo SZ na JV, maximálne výšky územia dosahujú 115 m n.m.

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí záujmové územie do geotektonicko-štruktúrneho celku Podunajská nížina. Z geologického hľadiska je podunajská panva sedimentárnou panvou vnútorných Západných Karpát s neogénnou a kvartérnou výplňou. Kvartérna formácia, ktorá prichádza do bezprostredného styku s telesom cesty, je budovaná komplexom fluviálnych sedimentov, ktoré sú tvorené náplavmi Dunaja, tvorené piesčitými štrkmi s pokryvom povodňových hlín.

Z hľadiska geodynamických javov ide o územie stabilné, bez náchylnosti k vzniku svahových deformácií.

Pôdne pomery

Záujmové územie je charakterizované prevažným zastúpením fluvizemných pôd. Ide o fluvizeme kultizemné karbonátové, sprievodné fluvizeme glejové karbonátové a fluvizeme karbonátové ľahké. Ich substrátom sú piesočnato hlinité až piesočnaté aluviálne sedimenty Dunaja. Ide o kvalitné hlboké pôdy s hlbokým až veľmi hlbokým kvalitným prevažne piesočnato hlinitým humusovým horizontom, spravidla bez skeletu v celom profile.

Klimatické pomery

Z klimatického hľadiska možno sledované územie zaradiť do teplej klimatickej oblasti s počtom viac ako 50 letných dní v roku. Podnebie je vnútrozemské s priemernou ročnou teplotou od 9°C. Najteplejšie mesiace sú júl a august. Ročné zrážky dosahujú 530 až 650 mm.

Prevládajúcim prúdením je severozápadné a severovýchodné, pričom vyššie rýchlosti vetra (viac ako 4 m/s) sa vyskytujú hlavne pri severných až západných smeroch. Naopak nízke rýchlosti vetra dominujú v smeroch od severu po východ. Priemerné ročné rýchlosti vetra sú 3,7 m/s.

Hydrologické pomery

Riešené územie sa nachádza v povodí rieky Dunaj, na ktorého ľavej strane bolo vybudované vodné dielo Gabčíkovo. Vodné dielo sa nachádza 4,3 km južne od lokality navrhovanej činnosti. V širšom okolí sa nenachádzajú povrchové toky ani iné útvary povrchových vôd. Ich ovplyvnenie navrhovanou činnosťou je vylúčené.

V blízkom okolí cesty I/63 sa vyskytujú iba menšie vodné plochy pri Holiciach a Vieske.

Z hľadiska podzemných vôd možno záujmové územie označiť ako vodohospodársky najvýznamnejší rajón v celej Slovenskej republike. Veľké hrúbky štrkopiesčitých kvartérnych sedimentov a ich veľmi dobrá priepustnosť vytvárajú vhodné podmienky pre akumuláciu bohatých zásob podzemných vôd v týchto sedimentoch v oblasti Žitného ostrova. Výdatnosti vrtov situovaných do kvartérnych sedimentov dosahujú lokálne až niekoľko desiatok l/s.

Vodohospodársky chránené územia

Z vyššie uvedeného dôvodu je toto územie legislatívne chránené a celé patrí k významnej chránenej vodohospodárskej oblasti CHVO Žitný ostrov. Na jej území sa nachádzajú najväčšie zásoby pitnej vody zo zdrojov podzemnej vody v Európe.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Z ekologického hľadiska sa v území nachádzajú rôzne typy biotopov a na ne viazané spoločenstvá živočíchov. Vzhľadom na charakter širšieho dotknutého územia, ktoré je prevažne intenzívne poľnohospodársky využívané, nachádzame tu najmä biotopy kultúrnej krajiny (polia, záhrady, vinohrady, rozptýlenú zeleň a pod.), z vodných biotopov dolné toky riek so zvyškami ramenných sústav, sieť umelo vytvorených kanálov, ale aj lužné lesy, zachované pri niektorých vodných tokoch.

Medzi relatívne najhodnotnejšie priestory z hľadiska výskytu živočíchov v dotknutom území patria lokality, na ktorých križuje navrhovaný dopravný koridor vodné toky so sprievodnou vegetáciou alebo lesné porasty, resp. nelesnú stromovú a krovinnú vegetáciu. Ani tieto však nepredstavujú kľúčové lokality pre chránené druhy a s ohľadom na svoje ekologické podmienky im neposkytujú priestor pre trvalú existenciu. Pre ich líniový charakter ich využívajú najmä na migráciu.

Chránené územia prírody a krajiny

Koridor cesty je trasovaný v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Obyvateľstvo a osídlenie

Hodnotené územie sa nachádza na území Trnavského kraja, v okrese Dunajská Streda a prechádza katastrálnymi územiami obcí Blatná na Ostrove, Vieska a Holice. V uvedených obciach žije (r.2019) celkovo cca 3 397 obyvateľov.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V koridore cesty sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú.

Archeologické lokality

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci cestného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v prípade, že sa takéto vyskytujú v blízkosti stavby.

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Navrhovaná modernizácia cesty I/63 rieši odstránenie bodových nedostatkov na riešenom úseku a zároveň upravuje nepremenné parametre cesty tak, aby vyhovovali normovým parametrom požadovaným pre cestu I. triedy.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov cesty, s výskytom bezpečnostných rizík, bodových závad na ceste, ktoré zvyšujú riziko kolíznych situácii na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Umiestnenie stavby je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou vyššieho územného celku Trnavského samosprávneho kraja.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, 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). K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Prevádzka cesty pôsobí na obyvateľstvo v jej okolí predovšetkým hlukom a znečistením ovzdušia. Na základe zhodnotenia zdravotných rizík nie je predpoklad, že prevádzka cesty by mala negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Naopak, po uvedení rýchlostnej cesty do prevádzky dôjde k zníženiu vplyvov uvedených faktorov z prevádzky súčasnej cesty I/63.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie a reliéf, vrátane kumulatívnych.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Trasa cesty I/63 v danom úseku nie je v kontakte so žiadnymi povrchovými tokmi. Tieto nebudú ovplyvnené ani nepriamo.

Ovplyvnenie kvality podzemných vôd je rizikové iba v prípade havarijného úniku pohonných a prevádzkových kvapalín.

Vplyvy na pôdu

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese komunikácie a nevyvolávajú potrebu záberu poľnohospodárskeho a lesného fondu.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Realizácia zámeru nebude mať vzhľadom na charakter územia významnejší vplyv na druhy fauny a flóry. V území sa nachádzajú bežné druhy živočíchov viazané na kultúrnu krajinu, intenzívne obhospodarované polia, vegetáciu tvorí prevažne teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel na okrajoch komunikácií (biotop X4). V riešenom území neboli identifikované žiadne biotopy európskeho a národného významu.

Na základe inventarizácie bude potrebné vyrúbať 99 kusov drevín z toho 96 ks orecha kráľovského (*Juglans regia*) a 3 ks agáta bieleho *(Robinia pseudoacacia)*. Vypočítaná spoločenská hodnota inventarizovaných drevín predstavuje 122 439,60 €.

Prehľad inventarizovaných drevín podľa katastrálnych území:

Blatná na Ostrove – 43 ks
Veľká Budafa – 19 ks
Kostolná Gala – 23 ks
Poteho Osada – 7 ks
Bekefta – 7 ks

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny

Stavba sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. Chránené územia sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovaného úseku I/63.

Vplyvy na územia Natura 2000

modernizácia cesty I/63 prechádza v dostatočnej vzdialenosti od území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (územia európskeho významu, chránené vtáčie územia). Najbližšie územie - CHVÚ Lehnice sa nachádza vo vzdialenosti cca 2,65 km severne od trasy cesty.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje žiadne priame ani nepriame ohrozenie prípadne narušenie prvkov ÚSES nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V súvislosti s rekonštrukciou cesty I/63 je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií.

V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/63. Po vybudovaní novonavrhovanej rýchlostnej cesty R7 v danom úseku prevezme táto komunikácia funkciu tranzitnej dopravy. Ostatné zdroje hluku, ktoré spolupôsobia v území, sú lokálneho významu a majú charakter atypických zvukov (nepravidelné stavebné práce, kosenie a pod.). Z uvedeného možno konštatovať, že kumulatívny vplyv hluku predstavuje iba cestná doprava na novonavrhovanej rýchlostnej ceste R7 a zostatková doprava na ceste I/63. Možno konštatovať, že výstavbou rýchlostnej cesty R7 a rekonštrukciou úseku cesty I/63 sa zlepší akustická situácia v okolí spoločného dopravného koridoru, nakoľko novonavrhovaná rýchlostná cesta R7 prevezme značnú časť tranzitnej dopravy a odľahčí zaťaženie cesty I/63.

Dotknuté územie je poľnohospodársky využívané, pričom hlavne v mimovegetačnom období počas suchých klimatických podmienok dochádza k veternej erózii a tým k zvýšenej výskytu prašnosti. Zdrojom emisií, ktoré pôsobia kumulatívne s emisiami dopravy sú aj lokálne domové kúreniská.

Vplyv dopravy na imisnú situáciu v okolí cesty I/63 sa priaznivo prejaví predovšetkým sprevádzkovaním rýchlostnej cesty R7, ktorá prevezme významnú časť tranzitnej dopravy z cesty I/63. Výmena povrchu vozovky na ceste I/63 sa priaznivo prejaví najmä znížením prašnosti.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na manipuláciu s odpadmi.

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín budú riešené v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z.z.. Príslušný orgán ochrany prírody a krajiny môže uložiť žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, na náklady žiadateľa. Orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu, iba ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu.

Pre výstavbu platí štandardný postup modernizácie cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie stromov),
- úprava cestného telesa,
- dokončovacie práce.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzovaný úsek cesty I. triedy nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná mapovou prílohou č. 1.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia pre stavebné povolenie stavby „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v TT a NR kraji, I. etapa - I/63 Blatná na Ostrove - Vieska“, spracovaná spoločnosťou ESP Consult, s.r.o. v decembri 2018. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

16.09. 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Hujo

ENVICONSULT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

Ing. Peter Polák

ESP CONSULT s.r.o.
Vicenzy 2209/8A, 931 01 Šamorín

Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava,

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava.
Miletičova 19
826 19 Bratislava