

ZHOTOVITEĽ **ZDRUŽENIE "R7 DOLNÝ BAR - ZEMNÉ - NOVÉ ZÁMKY"**

 Somolíckého 1/B, 811 06 Bratislava I.
 Telefón: +421 2 59 308 261
 Fax: +421 2 59 308 260
 E-mail: info@amberg.sk

 DOPRAVOPROJEKT, a.s.
 83203 BRATISLAVA
 KOMINÁRSKA 2,4

VEDÚCI ČLEN ZDRUŽENIA


 Somolíckého 1/B, 811 06 Bratislava I.
 Telefón: +421 2 59 308 261
 Fax: +421 2 59 308 260
 E-mail: info@amberg.sk

RIADITEĽ

Ing. Martin BAKOŠ, PhD.

ČÍSLO ZÁKAZKY

AP-2019/212/01


HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU

Ing. Martin KEČKEŠ

STUPEŇ DOKUMENTÁCIE

DÚR

F

VYPRACOVAL RNDr. Dorota MARTINKOVÁ	ZODP. PROJEKTANT Ing. Ján LONGA	HL. INŽ. PROJEKTU Ing. Martin KEČKEŠ	ZHOTOVITEĽ:
KONTROLOVAL Ing. Ján LONGA	SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY -	
OBJEDNÁVATEĽ NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ a.s., DÚBRAVSKÁ CESTA 14, 841 04 BRATISLAVA			DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 83203 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4
KRAJ NITRIANSKY KRAJ		OKRES ŠAČA, NOVÉ ZÁMKY	
STAVBA			ČÍSLO ZÁKAZKY: AP-2019/212/01
RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 ZEMNÉ - NOVÉ ZÁMKY			STUPEŇ: DÚR
			DÁTUM: 12/2019
			FORMÁT: -
			MIERKA: -
PRÍLOHA			ČÍSLO PRÍLOHY: SÚPRAVA:
NÁVRH OPATRENÍ PODĽA ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA MŽP SR			13

OBSAH

I.	Identifikačné údaje.....	3
1.1.	Stavba.....	3
1.2.	Objednávateľ.....	3
1.3.	Zhotoviteľ.....	3
II.	Základné údaje o stavbe.....	4
III.	Stručný popis procesu prípravy stavby z hľadiska žp.....	4
IV.	Plnenie podmienok Záverečného stanoviska (ZS).....	5
V.	Návrh zmierňujúcich opatrení v zmysle podmienok ZS.....	14

F13 NÁVRH OPATRENÍ PODĽA ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA MŽP SR

I. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1. Stavba

Názov stavby	:	Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky
Kraj	:	Nitriansky
Okres	:	Šaľa, Komárno, Nové Zámky
Katastrálne územie	:	Neded, Zemné, Palárikovo, Nové Zámky, Bánov
Druh stavby	:	novostavba
Kategória cesty	:	R 24,5/120 v polovičnom profile
Druh cesty	:	Rýchlostná cesta R7

1.2. Objednávateľ

Názov a adresa objednávateľa:	Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Dúbravská cesta 14 841 04 Bratislava IČO: 35 919 001 DIČ: 2021937775
Nadriadený orgán objednávateľa:	Ministerstvo dopravy a výstavby SR Nám. Slobody 6 810 05 Bratislava

1.3. Zhotoviteľ

Spracovateľ dokumentácie :	Združenie „R7 Dolný Bar – Zemné – Nové Zámky“
Vedúci člen združenia :	Amberg Engineering Slovakia, s. r. o. Somolického 1/B 811 06 Bratislava IČO 35 860 073 Tel. +421 2 5930 8261 Fax. +421 2 5930 8260
Člen združenia :	DOPRAVOPROJEKT, a. s. Kominárska 2,4 832 03 Bratislava IČO 31 322 000
Hlavný inžinier projektu (HIP) :	Ing. Martin Kečkeš
Zodpovedný projektant :	Ing. Ján Longa
Vypracovali :	RNDr. Dorota Martinková Ing. Monika Chovanová Ing. Dagmar Kuchárová

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

Predmetná stavba sa nachádza na území Nitrianskeho samosprávneho kraja, v okresoch Šaľa, Komárno a Nové Zámky. Navrhovaná činnosť predstavuje líniovú stavbu, ktorej účelom je zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť cestnej dopravy na dotknutej cestnej sieti a znížiť negatívne dopady z cestnej dopravy na životné prostredie dotknutých obcí v stanovenom výhľadovom období. Súčasne predmetný úsek rýchlostnej cesty R7 veľkou mierou prispieje k rozvoju potenciálu spádového územia s funkčným využitím jeho plôch, čo má za následok priaznivý vplyv na ekonomický rast a životnú úroveň obyvateľstva v danej oblasti.

Úsek začína za mimoúrovňovou križovatkou (MÚK) Zemné pri obci Zemné, kde nadväzuje na predchádzajúci úsek rýchlostnej cesty R7 Dolný Bar – Zemné. Zároveň v križovatke MÚK Zemné je zabezpečené napojenie cesty II/573 na rýchlostnú cestu R7.

Trasa pokračuje východným smerom, kde križuje mostným objektom rieku Váh. Ďalej pokračuje južne od obce Palárikovo. Obchádza územie chráneného areálu Palárikovská bažantnica a PHO II. stupňa nachádzajúce sa severne od mesta Nové Zámky. V úseku cca km 4,850 – 7,500, t. j. od Komočského kanála po Palárikovský potok prechádza trasa R7 chráneným vtáčim územím SKCHVO005 Dolné Považie. Mimoúrovňovo križuje Dlhý kanál, železničnú trať č. 130 Bratislava - Nové Zámky, cestu I/75 a končí severne od Nových Zámkov v križovatke s existujúcou cestou I/64. Pre zabezpečenie prevádzkyschopnosti úseku rýchlostnej cesty je potrebné uvažovať s dočasným napojením na cestu I/64 pri meste Nové Zámky v MÚK Nové Zámky.

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá na návrhovú rýchlosť $V_n=120$ km/hod v polovičnom profile kategórie R 24,5/120 – pravý pás (dvojpruh s obojsmernou premávkou). Výhľadovo sa počíta s jej dobudovaním na plný profil kategórie R 24,5/120 (4-pruh).

Celková dĺžka riešeného úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky je 14,296 km.

III. STRUČNÝ POPIS PROCESU PRÍPRAVY STAVBY Z HĽADISKA ŽP

Rýchlostná cesta R7 je v zmysle „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike“, schváleného uznesením vlády č. 523 zo dňa 26.06.2003, v ktorom je definovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Lučenec. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území. Potreba riešenia kvalitného a rýchleho prepojenia Bratislava – Košice tzv. južným ťahom je definované rýchlostnou cestou R7 v koridore sídelných útvarov Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

Riešená stavba rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky bola v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie súčasťou stavby Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky. Na tento úsek bola spracovaná technická štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 10/2005), z ktorej vychádzali Zámer EIA (DOPRAVOPROJEKT, a. s., 05/2009) a po dopracovaní aj Správa o hodnotení stavby na životné prostredie (Valbek, s.r.o., 11/2011). Správa o hodnotení na základe porovnania posudzovaných variantov rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky odporúčala riešenie trasy podľa variantu B červený pri dodržaní všetkých opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie. Pokiaľ však bude v predchádzajúcom úseku rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská Streda odporúčaný jeden z variantov južného obchvatu Dunajskej Stredy, je možné vzhľadom na zabezpečenie kontinuity riešiť trasu rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky aj vo variante E fialovom, ktorý bol vyhodnotený ako druhý najpriaznivejší. Nulový variant je z hľadiska spojenia okresných miest v súčasnosti nevyhovujúci.

Ešte pred vydaním záverečného stanoviska (ZS) bolo spracované Hodnotenie vplyvov stavby rýchlostnej cesty na územia Natura 2000 podľa čl. 6.3 smernice EÚ 92/43/EHS (Valbek, s.r.o., Bratislava, 09/2013).

V roku 2014, taktiež pred vydaním ZS, bola na celý úsek rýchlostnej cesty R7 od Bratislavy po Nové Zámky vypracovaná Štúdia realizovateľnosti stavby rýchlostná cesta R7 Bratislava Prievoz – Nové Zámky (Združenie Terraprojekt a. s. + Basler&Hofmann s.r.o., 07/2014), kde úsek č. 5 tvorila stavba R7 Dunajská Streda – Nové Zámky. Odporúčaným variantom v tomto úseku bol variant B5 (nadväzuje na variant B4 a začína v km 45,634 64 v križovatke Kútniky na ceste I/63 južne od mesta Dunajská Streda, pokračuje na východ, južne od obcí Trstice a Neded. Koniec úseku je v km 84,166 62 v mimoúrovňovej križovatke na ceste I/64, severne od mesta Nové Zámky), aj keď z environmentálneho hľadiska nebol

najvhodnejší, nakoľko mal priame vplyvy na územia Natura 2000. Ale bol v súlade s ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja, najvýhodnejší z hľadiska výšky nákladov na výstavbu, nákladov na prevádzku a odľahčenia jestvujúcej siete.

Záverečné stanovisko č. 454/2014-3.4/ml, bolo vydané dňa 18.11.2014 a právoplatnosť nadobudlo dňom vydania. Obsahuje súhrn všetkých pripomienok obcí, orgánov a organizácií, občanov k správe o hodnotení vplyvov doručené písomne, ako aj tlmočené na verejných prerokovaniach ku správe o hodnotení.

MŽP SR ako odporúčaný variant z hľadiska dopadov na ŽP navrhlo **variant B1 – modif.** so zosúladením navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R7 na začiatku tohto posudzovaného úseku v km 38,000 – 40,000. Občania obce Kútники, ktorí sú dotknutí, podporovali variant E za podmienky, že navrhovaná úrovňová križovatka v k.ú. Veľké Dvorníky nebude vybudovaná. Ak na pripomienky nebude prihliadnuté a neprerokujú sa s odbornou verejnosťou a dotknutým obyvateľstvom, samospráva obce Kútники by nepodporila ani jeden v súčasnosti navrhnutý variant. Z toho dôvodu by bolo nutné hľadať nové riešenie trasy v danej lokalite.

Z hľadiska stanovísk, vrátane názorov obcí, obyvateľov a jeho aktivít, nebolo možné určiť environmentálne vhodný variant, pretože vyplynuli 2 zásadne rozdielne závery:

- a) z hľadiska ochrany prírody a krajiny ako vhodný variant je určený B1-modif., príp. variant F+B1-modif.,
- b) z hľadiska technicko-ekonomického ako vhodný je určený variant B, príp. variant E.

Nakoľko vzhľadom na predchádzajúci úsek bolo určené (dopravno-technické kritériá a strety záujmov so socio-ekonomickými aktivitami), že trasa povedie cez obec Kútники, zostali pre ďalšie hodnotenie ako vhodné varianty: B a B1-modif.. Preto bolo veľmi dôležité, ku ktorej strane sa prikloniť, či k výberu variantu na základe dopravno-technických a ekonomických dôvodov alebo na základe vplyvov výstavby a prevádzky na prvky ochrany prírody a krajiny.

Vzhľadom na skutočnosť, že v rámci posudzovania vplyvov na ŽP by mali byť hájené zložky ŽP, vyplynul výber environmentálne vhodného variantu na základe dôrazu na vplyvy na územia európskeho významu (chránené územia prírody a krajiny). Tieto dopady sú v danom území určujúce, na čo poukázali všetky stanoviská štátnych orgánov pôsobiacich v ochrane prírody a krajiny.

Dôležitou skutočnosťou pri výbere variantu bolo aj to, že tento variant nemal vysloveného odporcu zo strany obcí a obyvateľov (okrem obce Kútники, kde bude nutné hľadať nové riešenie trasy pre všetky varianty, okrem variantu E). Uvedené konflikty záujmov vo využívaní územia sú v tejto trase riešiteľné a vodohospodárske orgány nedali záporné stanovisko k trase napriek tomu, že úsek Dunajská Streda – Nové Zámky prechádza CHVÚ Žitný Ostrov.

Dňa 02.02.2015 bolo vydané doplnenie ZS č. 269/2015-3.4/ml na stavbu Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, pretože v ZS nebolo uvedené stanovisko mesta Kolárovo č. 1486/2012-3 zo dňa 29.02.2012, ktoré uvádza pripomienky k variantu B1-modif.. Z hľadiska územného plánu mesta je trasa variantu situovaná v územno-priestorovej zóne označenej ÚPZ 1 – Veľký Ostrov. Funkčné využitie ÚPZ – územie pozdĺž Studenského kanála a okolo Veľkého Ostrova a predstavuje historické dedičstvo a svet kolárovských samôt, okrem toho ide o intenzívne poľnohospodársky obrábanú pôdu. K správe o hodnotení nemalo pripomienky. Žiadalo, aby navrhovaná križovatka južne od obce Neded, ktorou sa rieši napojenie cesty II/573, prechádzajúcej k.ú. Kolárovo na cestu R7, bola aj v ďalších stupňoch PD riešená.

V rámci predmetnej dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR) sa vypracováva Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Z vyššie uvedených dôvodov bol variant B1-modif., odporúčaný Záverečným stanoviskom MŽP SR, podrobnejšie rozpracovaný v stupni dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR).

IV. PLNENIE PODMIENOK ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA (ZS)

Záverečné stanovisko MŽP SR (ďalej len ZS) č. 454/2014-3.4/ml ku správe o hodnotení vplyvov na stavbu Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky bolo vydané dňa 18.11.2014 a právoplatnosť nadobudlo dňom vydania. Dňa 02.02.2015 bolo vydané doplnenie ZS č. 269/2015-3.4/ml na stavbu Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, pretože v ZS nebolo uvedené

stanovisko mesta Kolárovo č. 1486/2012-3 zo dňa 29.02.2012, ktoré uvádza pripomienky k variantu B1-modif..

V záverečnom stanovisku MŽP SR odsúhlasilo:

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, orgánov štátnej správy, verejných prerokovaní správy o hodnotení, odborného posudku a na základe zámeru činnosti **sa odporúčajú**, v prípade realizácie, pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

1. Zapracovať výsledný variant navrhovanej rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky do pripravovaných a aktuálnych územnoplánovacích dokumentácií dotknutých sídelných útvarov.

Trasa rýchlostnej cesty R7 vo variante B1 – modif., odporúčaným ZS MŽP SR č. 454/2014-3.4/ml, je v podstate v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých vyšších územných celkov (Trnavský, Nitriansky) a obcí. Nakoľko však v odporúčaní ZS MŽP SR bola navrhnutá zmena trasovania predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“, kde je trasa R7 vedená v novej polohe južne od obce Dolný Bar, bolo potrebné, z dôvodu zosúladenia s predchádzajúcim úsekom, začiatok trasy R7 v zmysle týchto zmien upraviť. Táto zmena sa v súčasnej dobe zapracováva do ÚPD Dolný Štál a ÚP VÚC Trnavského samosprávneho kraja.

2. Zvážiť odklon trasy tak, aby smerovala južnejšie od Dunajskej Stredy, a to v km od 34,0 km južne od obce Povoda, čím sa vytvorí trasa medzi obcami Povoda a Vrakúň v dostatočnej vzdialenosti od obytných zón.

Navrhovaná zmena je súčasťou predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“, kde je trasa R7 vedená v novej polohe južne od obce Dolný Bar. Toto odporúčanie malo vplyv aj na predmetnú stavbu, pretože bolo potrebné zosúladiť plynulé napojenie týchto dvoch stavieb pri navrhovanej križovatke Dolný Bar.

Technické opatrenia

3. Vybudovať výjazd z rýchlostnej cesty R7 do obce Palárikovo.

Výjazd do obce Palárikovo je umožnený v MÚK Nové Zámky zjazdom na cestu I/64 a následne smerom na juh v okružnej križovatke prejazdom na cestu I/75, prípadne smerom na sever na cestu II/580.

V zmysle STN 73 6101 nie je prípustné vybudovať križovatku R7 s cestou I/75, nakoľko by nebola dodržaná najmenšia prípustná vzdialenosť cestných križovatiek, ktorá je pre rýchlostné cesty s návrhovou rýchlosťou $v_n = 120$ km/h 5,0 km. Vzdialenosť medzi križovaním R7 s cestami I/75 a I/64 je cca 1,5 km.

Riešenie bez budovania križovatky R7 s cestou I/75 je v súlade so záverečnými odporúčaniami štúdie realizovateľnosti „I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky“ (Dopravoprojekt, 06/2017) kde sa neuvažovalo s dopravným prepojením cesty I/75 v mieste križovania s rýchlostnou cestou R7. V rámci stavby „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ sa navrhuje zrealizovať preložku cesty I/75 s vedením na moste ponad plánovanú rýchlostnú cestu R7.

4. Na zabránenie kolízií živočíchov s rýchlostnou cestou budovať priechody, ktoré budú kombinované projektované ako:

- Nadchody (ekodukty): viacúčelové mosty a ekologické mosty v miestach križovania s regionálnymi a nadregionálnymi biokoridormi
- Podchody: rúrové priepusty, rámové a klenbové priepusty, mostové podchody v miestach budovania násypov

Minimálna šírka podchodov je 50 m a optimálna medzi 80 – 120 m.

V DÚR sú navrhnuté mostné objekty, ktoré vyhovujú podmienkam migrácie zveri.

- 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh
- 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom
- 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom
- 210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom
- 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom
- 208-00 Most na R7 v km 8,634 nad odvodňovacím kanálom
- 209-00 Most na R7 v km 8,879 nad odvodňovacím kanálom

- železobetónové rúrové priepusty DN1200 v km 4,017; km 5,308; km 5,332 km 5,766; km 10,234; km 11,000
- 5. Odkloniť časť úseku variantu B1-modif. a F+B1-modif. mimo okraj priemyselného parku Dolný Bar. *Odporúčanie je splnené v rámci stavby predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“.*
- 6. Prehodnotiť vhodnosť križovatky R7 s I/64 s alternatívnou možnosťou križovatky R7 na I/75.
V zmysle STN 73 6101 nie je prípustné vybudovať križovatku R7 s cestou I/75, nakoľko by nebola dodržaná najmenšia prípustná vzdialenosť cestných križovatiek, ktorá je pre rýchlostné cesty s návrhovou rýchlosťou $V_n = 120$ km/h 5,0 km. Vzdialenosť medzi križovaním R7 s cestami I/75 a I/64 je cca 1,5 km.
Riešenie bez budovania križovatky R7 s cestou I/75 je v súlade so záverečnými odporúčaniami štúdie realizovateľnosti „I/75 Galanta – Šaľa – Nové Zámky“ (Dopravoprojekt, 06/2017) kde sa neuvažovalo s dopravným prepojením cesty I/75 v mieste križovania s rýchlostnou cestou R7. V rámci stavby „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ sa navrhuje zrealizovať preložku cesty I/75 s vedením na moste ponad plánovanú rýchlostnú cestu R7.
- 7. Dôsledne zabezpečiť funkčnosť odvodňovacích kanálov (s dôrazom na Bažantnicu Palárikovo).
Odvodňovacie kanály sú premostené mostnými objektmi so zodpovedajúcimi parametrami. Južne od Bažantnice sú navrhnuté mostné objekty 207-00 – 210-00.
- 8. Vybudovať medzi km 65 – 70 ďalší migračný kanál (okrem navrhovaného č. 21 vo variante B).
Mostný objekt 202-00 Most na R7 v km 0,448 (pôvodné staničenie 66,160) nad riekou Váh slúži aj ako migračný biokoridor s Indexom podchodu $I_{pol} = 90,6$, $I_{plný} = 83,5$.
- 9. Pri projektovaní a stavbe mostov v k.ú. Palárikovo je potrebné uvažovať s dostatočnou nosnosťou (v k.ú. Palárikovo bude pre ťažké poľnohospodárske stroje jedine cez tieto mosty dostupná, rýchlostnou cestou oddelená časť chotára).
Mostný objekt 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom spĺňa podmienku.
- 10. Vybudovať pod plánovaným mostom nad Dlhým kanálom dostatočne vysoký a široký prechod pre ťažkú poľnohospodársku techniku.
Mostný objekt 210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom spĺňa podmienku.
- 11. V prípade, že sa vybuduje stavebný dvor na hospodárskom stredisku Žofia, prístupové cesty neriešiť prechodom cez intravilán obce.
Podmienka bude rešpektovaná.
- 12. Pre hlukové steny sa odporúča voliť pohltivý typ protihlukovej clony s kategóriou zvukovej pohltivosti A3 (DL_α od 8 do 11 dB) – pohltivé clony (podľa STN EN 1793-1) s kategóriou nepriezvučnosti B2 (DL_R od 15 do 24 dB) – primerane nepriezvučné clony (podľa STN EN 1793-2); absorpčná (pohltivá) vrstva bude orientovaná ku dopravnému prúdu.
V rámci DÚR bola spracovaná časť F505. Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava.), ktorá zhodnotila hlukové pomery v dotknutom území a zároveň navrhla protihlukové opatrenia – protihlukové steny kategórie B3 vzduchovej nepriezvučnosti ($DL_R > 24$ dB), v prípade pohltivých stien kategórie A3 zvukovej pohltivosti (DL_α od 8 do 11 dB). Podrobnejšie PHS riešia jednotlivé stavebné obj. 321-00 až 323-00.
- 13. Protihlukové clony na mostných objektoch navrhovať ako priehľadné, t. j. odrazivé; pri mostných objektoch v blízkosti obytného, resp. rekreačného územia, voliť menej hlučné mostné závery.
V rámci DÚR bola spracovaná časť F5. Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 09/2019), ktorá zhodnotila hlukové pomery v dotknutom území a zároveň navrhla protihlukové opatrenia – protihlukové steny požadovaných parametrov.
Väčšina mostných objektov, riešených v rámci DÚR, je integrovaných, t. j. nie sú tam navrhnuté žiadne mostné závery. Odhlučnené mostné závery boli odprezentované na rokovaní s NDS a.s. dňa 15.07.2019 (viď časť E. Doklady).

Opatrenia na prevenciu na faunu, flóru a biotopy

- 14. Predĺženie mostu nad Migračným kanálom (južne od Palárikovskej bažantnice) až po Palárikovský potok.

Mostný objekt 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom spĺňa podmienku.

15. Kvôli zachovaniu funkčnosti biokoridorov a nevytváraní nových bariér v nadregionálnych biokoridoroch premostenie realizovať premostenie Klatovského ramena, Starú Čiernu vodu, Malý Dunaj a Váh, aby inundácia bola preklenutá dostatočne vysokým mostom (nepoužívať násypy).
V mieste križovania rýchlostnej cesty R7 s riekou Váh a jeho inundáciou je navrhnutý mostný objekt SO 202-00 s celkovou dĺžkou 0,715 km.
16. Všetky mosty a priepusty na R7 budovať spôsobom, aby plnili zároveň funkciu priechodov pre živočíchy.
*Podmienka je rešpektovaná.
Počas spracovania DÚR na základe časti 4.3. Prieskum výskytu migračných trás živočíchov sa identifikovali migračné koridory a zároveň mostné objekty vhodné pre migráciu živočíchov.*
17. Prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situovať v rámci možností mimo chránených území a prvkov ÚSES.
V rámci možností boli v DÚR prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situované mimo chránených území a prvkov ÚSES.
18. Všetky dočasne odprírodnené plochy počas výstavby R7 v chránených územiach uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu pri využití vhodných vegetačných úprav.
Po ukončení stavby sa dočasne zabraté plochy upravujú do pôvodného stavu. V rámci predmetnej DÚR sú navrhnuté objekty vegetačných úprav (SO 051-00, SO 052-00, SO 053-00) a náhradnej výsadby (SO 061-00).
19. V drevinovej skladbe navrhovaných vegetačných úprav použiť také druhy, aby vznikli porasty, čo najviac podobné potenciálnej vegetácii.
V rámci objektov vegetačných úprav (SO 051-00, SO 052-00, SO 053-00) je navrhnutá výsadba kríkov a stromov na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty, ciest II. a III. triedy a vo vnútrokrižovatkových priestoroch.
20. Pri mostných objektoch použiť čo najnižšiu a dobre viditeľnú konštrukciu.
Konštrukcie mostných objektov sú navrhnuté čo najnižšie, zohľadňujúce dĺžku premostenia, ako aj ekonomickú stránku a zároveň budú dobre viditeľné.
21. V rámci plánovaného oplotenia R7 nepoužiť v hornej časti ostnaté drôty.
V rámci predmetnej DÚR je v objekte 301-00 navrhnuté oplotenie rýchlostnej cesty R7. Oplotenie je navrhnuté o celkovej výške 2,0 m a zapustí sa 0,20 m pod úroveň upraveného terénu (z dôvodu nepodhrabania oplotenia zverou). V hornej časti nie sú navrhnuté ostnaté drôty. Oplotenie bude z pozinkovaného pletiva a oceľových stĺpikov výšky 2,5 m, ktoré budú osádzané vo vzdialenostiach po cca 3,0 m. Stĺpiky budú inštalované do vyvrtaných betónových základov alebo do betónových pätičiek.
22. Po dobudovaní cestného telesa v nadregionálnych biokoridoroch zatrávniť svahy bez výsadiel stromovej a kríkovej vegetácie, v ich častiach je možné iba zatrávnenie.
V zmysle záverov z pracovného rokovania zo dňa 13.2.2020 (vid' časť E. Doklady) sa na svahoch rýchlostnej cesty R7 vykonajú vegetačné úpravy v súlade s TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách. V projektoch vegetačných úprav budú navrhnuté celoplošné súvislé výsadby kríkov v podraze stromov, s výnimkou 4 m pásu od krajnice rýchlostnej cesty, ktorý bude zatrávnený. Navrhnuté budú prevažne nižšie formy kríkov, vytvárajúce zapojené štruktúry v hustejších sponoch ako navrhuje TP 035. Pri výsadbách vyšších foriem kríkov a stromov sa do podraza vysadia zahustené výsadby nižších foriem kríkov.
23. Doplniť nepriehľadné protihlukové a protisvetelné steny (bariéry) v úsekoch prechádzajúcich cez chránené územia (nSKÚEV 0541 Malý Dunaj, CHVÚ Dolné Považie).
*V zmysle záverov z pracovného rokovania zo dňa 25.11.2019 (vid' časť E. Doklady) boli navrhnuté multifunkčné bariéry na ochranu proti hluku a proti oslneniu zveri:
SO 351-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vpravo
SO 352-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vľavo*
24. V časti bažantnice Palárikova vybudovať protihlukové steny.

Stavebný objekt SO 321-00 Protihluková stena v km 7,480 – 9,480 vľavo rieši PHS dĺžky 2 000 m, výšky 2,0 m južne od lokality Palárikovskej bažantnice.

Opatrenia na územia Natura 2000

25. Všetky práce spojené s výstavbou rýchlostnej cesty, vrátane výrubu drevín v úsekoch prechádzajúcich cez územia Natura 2000, vykonávať podľa možnosti v mimohniezdnom období (august – február) a zároveň v čo najkratšej dobe výstavby.
Výrub drevín sa zrealizuje podľa podmienok stanovených v rozhodnutí o súhlase s výrubom drevín jednotlivých orgánov ochrany prírody a krajiny, cestných správnych orgánov a orgánov štátnej vodnej správy. Výrub sa prednostne uskutoční mimo vegetačného obdobia a v mimohniezdnom období. V prípade, že sa výrub bude realizovať počas hniezdneho obdobia, musí sa predtým vykonať ornitologický prieskum, aby sa zabránilo likvidácii hniezd hniezdiacich vtákov. Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude riešená v ďalšom procese prípravy stavby v častiach Plán organizácie výstavby (POV) a Environmentálny plán výstavby (EPV).
26. Prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situovať mimo území Natura 2000.
V rámci možností boli v DÚR prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situované mimo chránených území a prvkov ÚSES.
27. Všetky dočasne odprírodnené plochy počas výstavby rýchlostnej cesty nachádzajúce sa v územiach Natura 2000 a v kontakte s nimi uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu pri využití vhodných vegetačných úprav (stanovištné pôvodné druhy rastlín).
Po ukončení stavby sa dočasne zabraté plochy upravujú do pôvodného stavu. V predmetnej DÚR sú navrhnuté objekty vegetačných úprav (SO 051-00, SO 052-00, SO 053-00), v rámci ktorých je navrhnutá výsadba kríkov a stromov na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty, ciest II. a III. triedy a vo vnútrokrižovatkových priestoroch.
28. V rámci plánovaného oplotenia R7 nepoužiť v hornej časti ostnaté drôty.
V rámci predmetnej DÚR je v objekte 301-00 navrhnuté oplotenie rýchlostnej cesty R7. Oplotenie je navrhnuté o celkovej výške 2,0 m a zapustí sa 0,20 m pod úroveň upraveného terénu (z dôvodu nepodhrabania oplotenia zverou). V hornej časti nie sú navrhnuté ostnaté drôty. Oplotenie bude z pozinkovaného pletiva a ocelových stĺpikov výšky 2,5 m, ktoré budú osádzané vo vzdialenostiach po cca 3,0 m. Stĺpiky budú inštalované do vyvŕtaných betónových základov alebo do betónových pätičiek.
29. Po dobudovaní cestného telesa nevysádzať na svahy stromy a kry.
V predmetnej DÚR sú navrhnuté objekty vegetačných úprav (SO 051-00, SO 052-00, SO 053-00), v rámci ktorých je navrhnutá výsadba kríkov a stromov na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty, ciest II. a III. triedy a vo vnútrokrižovatkových priestoroch.
30. Doplniť nepriehľadné protihlukové a protisvetelné steny (bariéry).
V km 7,480 – 9,480 je na základe záverečného stanoviska MŽP navrhovaná multifunkčná bariéra na ochranu proti huku a proti oslneniu. Táto by mala byť nepriehľadná a je odhadovaná* vo výške 2 m a dĺžke 2000 m.
SO 351-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vpravo
SO 352-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vľavo
31. Dažďové vody z navrhovanej cesty neodvádzať do vodných tokov.
Dažďové vody z navrhovanej rýchlostnej cesty R7 nebudú odvádzané do vodných tokov. Odvedenie dažďových vôd z vozovky je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky cez svahy do priľahlých cestných vsakovacích priekop, resp. do voľného terénu.
Odvodnenie pláne vozovky je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom s vyvedením na svah cestného telesa, resp. do cestných vsakovacích priekop
V oblasti SKCHVÚ 005 Dolné Považie budú dažďové vody odvádzané z vozovky priečnym a pozdĺžnym sklonom do líniových žľabov umiestnených v nespevnenej krajnici. Následne budú tieto vody pomocou uličných vpustov odvedené do dažďovej stoky, prečistené v odlučovači ropných látok a vypustené do Palárikovského kanála.
Odvodnenie pláne vozovky v SKCHVÚ 005 Dolné Považie je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom do pozdĺžnej drenáže cez uličné vpusty do dažďovej stoky, prečistené v odlučovači ropných látok a vypustené do Palárikovského kanála.

32. UEV v celej trase rýchlostnej cesty prekonávať v celej šírke mostnými objektmi (nie cestou na násype), piliere mostov umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od prekonávaných vodných tokov, aby nebolo nutné technicky zasahovať do ich brehov.

V predmetnej DÚR sú mostné objekty sú navrhnuté v zmysle tohto odporúčania.

Náhrady

Náhrady vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania ŽP a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; zo zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov; zo zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a v súlade s vykonávacou vyhláškou v platnom znení; z vyhlášky MS SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov, individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých subjektov, zastupiteľstva dotknutých obcí.

Keďže navrhnuté opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov navrhovanej činnosti na faunu flóru a biotopy dokážu negatívne vplyvy iba čiastočne zmierniť, je potrebné tieto vplyvy kompenzovať dodatočnými kompenzačnými opatreniami. Ako najefektívnejšie sa javia:

33. Za zničený, resp. poškodený, biotop európskeho významu 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy na ľavom brehu Malého Dunaja vytvoriť tento typ biotopu v predmetnej lokalite, napr. zalesnením poľnohospodárskej pôdy v pravobrežnej inundácii, resp. minimálne premenou plantáže šľachtených euroamerických topoľov na pravom brehu Malého Dunaja.

Odporúčanie je súčasťou predchádzajúceho úseku „Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar -Zemné“.

34. Za zničené, resp. poškodené, biotopy vtákov v CHVÚ Dolné Považie bude vyhradená finančná náhrada.

Za zničené, resp. poškodené, biotopy vtákov v CHVÚ Dolné Považie nebude vyhradená finančná náhrada.

Správa CHKO Dunajské luhy pracovisko Dunajská Streda, nesúhlasí s finančnou náhradou za zničené biotopy (pracovné rokovania zo dňa 03.12.2019, 12.03.2020 vid' časť E. Doklady) a požaduje v rámci zmiernujúcich opatrení vytvorenie nových biotopov, ktoré vzniknú zatrávením ornej pôdy v k.ú. Svätý Peter. Uvedená problematika je podrobne riešená v časti K. Vplyv časti na ŽP v prílohe č. 1: Zmierňujúce opatrenia – zatrávenie pozemkov v k.ú. Svätý Peter.

35. Pre akvatické druhy je účinné vytvorenie (obnovenie) mokradí zavodnením (obnovou vodného režimu) depresii – napr. v k.ú. Palárikovo, Zemné.

Podmienka bude rešpektovaná.

Správa CHKO Dunajské luhy pracovisko Dunajská Streda, požaduje v rámci zmiernujúcich opatrení vytvorenie nových biotopov, ktoré vzniknú zatrávením ornej pôdy v k.ú. Svätý Peter. Súčasťou týchto zmiernujúcich opatrení bude aj vytvorenie terénnych depresii pre vznik podmáčaných plôch na plochách určených na zatrávenie. Uvedená problematika je riešená v časti K. Vplyv časti na ŽP v prílohe č. 1: Zmierňujúce opatrenia – zatrávenie pozemkov v k.ú. Svätý Peter.

Organizačné opatrenia

36. V etape výstavby presun stavebných hmôt a mechanizmov na stavenisku usmerňovať v maximálnej miere po už vybudovaných vozovkách.

Presun stavebných hmôt a mechanizmov sa plánuje v maximálnej miere realizovať po existujúcich cestách a po prístupových komunikáciách v rámci trvalých a dočasných záberov stavby. Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy.

37. Udržiavať prístupové cesty v bezprašnom stave.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach Projektu organizácie výstavby (POV) a Environmentálnom pláne výstavby (EPV).

38. Hodnotné biotopy chrániť pred poškodením mechanizmami oplotením staveniska.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

39. Dodržiavať určené plochy trvalého a dočasného záberu (stavebné dvory a ich okolie).
Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
40. Evidovať a dokumentovať množstvá a druhy odpadov, s ktorými sa bude počas výstavby nakladať a dokumentovať spôsob ich zneškodnenia, nakladať s odpadmi v zmysle platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve.
Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
41. Umiestniť stavebné dvory v environmentálne vhodných lokalitách.
V DÚR boli stavebné dvory navrhnuté v environmentálne vhodných lokalitách. Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
42. Zariadenia staveniska, skladové a iné odstavné plochy – objekty riešiť na nepoľnohospodárskych pozemkoch a v prípade, ak to nie je možné, na pôdach nechránených zákonom o ochrane pôd (6.-9. skupina kvality). Uviesť dôkaz o vyhľadávaní takýchto alternatívnych plôch dočasného odňatia.
V riešenom území sa v blízkosti stavby nachádzajú prakticky len poľnohospodárske pozemky (dôkaz - pozri časť G a H predmetnej DÚR, alebo katasterportal). Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
43. Zariadenia staveniska, skladové a iné odstavné plochy – objekty neriešiť na lesných pozemkoch.
Zariadenia staveniska, skladové a iné odstavné plochy nie sú v DÚR umiestnené na lesných pozemkoch. Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
44. Vypracovať plán organizácie výstavby.
V ďalšom procese prípravy stavby vypracuje zhotoviteľ stavby podrobný POV a EPV.

Iné opatrenia

45. V ďalšej etape prípravy stavby je nutné vypracovať inžiniersko-geologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálnotechnické riešenie stavby; hydrologický prieskum pre určenie podmienok ochrany podzemných vôd; archeologický prieskum; pedologický prieskum; dendrologický prieskum; protikorózný a geoelektrický prieskum; prieskum migračných koridorov.
V rámci DÚR je vypracovaný Inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, archeologický prieskum, pedologický prieskum, prieskum bioty, korózný a geoelektrický prieskum, prieskum výskytu migračných trás živočíchov, ktoré sa upresnia v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
46. Upresniť zdroje násypového materiálu.
V predmetnej DÚR sú uvedené možné zdroje pre použitie materiálov do násypov v časti A. Sprievodná správa. Na posudzovanej stavbe prevažuje nedostatok zeminy do zemných konštrukcií, preto sa predpokladá po ich úprave spätné zabudovanie všetkého použiteľného materiálu z výkopov a dovoz vhodnej zeminy z najbližších možných zdrojov materiálu.
47. Upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.
V rámci DÚR návrh stavebných dvorov možno považovať za predbežný. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností zhotoviteľa využívať ponúkané plochy, príp. si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.
48. Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia tzn. využiť predovšetkým geograficky pôvodné a tradičné druhy drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov).

Po ukončení stavby sa dočasne zabraté plochy upravia do pôvodného stavu. V predmetnej DÚR sú navrhnuté objekty vegetačných úprav (SO 051-00, SO 052-00, SO 053-00), v rámci ktorých je navrhnutá výsadba kríkov a stromov na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty, ciest II. a III. triedy a vo vnútrokrižovatkových priestoroch.

49. Zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu.
Súčasťou dokumentácie DÚR je časť H. Záber pozemkov, kde sú v súlade s Pedologickým prieskumom (F03) vyhodnotené zábery PP, LP a bilancia skrývky využiteľného pôdneho horizontu. V prílohe časti A. Sprievodná správa je dokumentovaná podrobná bilancia skrývky humusového materiálu, vrátane spätného využitia.
50. Minimalizovať výmeru dočasného odňatia tak, aby manipulačné plochy pozdĺž cestného telesa boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia pre cestné teleso.
Dočasné zábery pre potreby výstavby boli navrhnuté v nevyhnutne potrebnom rozsahu. Časť manipulačných pásov bude po ukončení stavby slúžiť pre zabezpečenie prístupu na parcely, t. z. budú trvalo odňaté z PP.
51. Dočasne vyňaté lesné pozemky zrekultivovať tak, aby naďalej plnili pôvodné funkcie lesov.
Odporúčanie je v rámci DÚR splnené.
52. Náhradnú výsadbu alebo iné náhrady z titulu zásahov do biotopov alebo iných zložiek ŽP neumiestňovať na lesné pozemky.
Odporúčanie je v rámci DÚR splnené.
53. Zabezpečiť skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy odnímanej natrvalo a dočasne a spätnú rekultiváciu dočasne odňatej poľnohospodárskej pôdy.
Súčasťou stavby je skrývka humusových horizontov, ktorá bude realizovaná pred začiatkom výstavby a po ukončení výstavby bude realizovaná rekultivácia dočasne zabratých pozemkov PP, pričom časť ornice z trvalých záberov bude použitá na ohumusovanie svahov cestných objektov a prebytočná ornica bude použitá na zúrodnenie okolitých pozemkov. Podmienka sa týka etapy výstavby rýchlostnej cesty. Navrhovateľ a aj zhotoviteľ stavby je povinný postupovať v súlade s platnými legislatívnymi predpismi.
54. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd, hydromelioračných zariadení.
Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
55. Riešiť strety záujmov výstavby komunikácie s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných technických opatrení.
Strety s existujúcou infraštruktúrou sú riešené preložkami existujúcich ciest, premosteniami, križovatkami.
56. V technickom riešení navrhnúť opatrenia na minimalizáciu záberov (sklony svahov navrhnuť na základe výpočtu stability).
Sklony svahov sú navrhnuté v zmysle STN 73 6101 a výpočtov stability.
57. Navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov, s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
Podmienka bude rešpektovaná, skladba zemného telesa bude upresnená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
58. Navrhnuť mimostaveniskové trasy prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne, t. j. lokalizovať ich čo najviac mimo zastavané územia, v prípade využívania komunikácií v zastavanej zóne urobiť potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov, ako sú napr. znížená rýchlosť, úprava vozovky.
Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.
59. Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu).

Súčasťou predkladanej DÚR je časť L. Projekt monitoringu vplyvu stavby na ŽP (Vodné Zdroje, s.r.o., Bratislava, 12/2019), ktorý je vypracovaný v súlade s TP050 a podmienkami ZS MŽP SR.

60. Zabezpečiť environmentálny dozor.

V etape výstavby rýchlostnej cesty R7 bude zriadený environmentálny dozor stavby.

61. Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.

Súčasťou F02 Orientačného IGHP (DPP Žilina, s.r.o., 12/2019) je aj posúdenie vplyvu stavby na režim podzemných a povrchových vôd.

Vyčistené dažďové vody v ORL budú odvádzané do vsakovacích zariadení, ktoré sú umiestnené pod svahom rýchlostnej cesty. Počas prevádzky bude rýchlostná cesta R7 monitorovaná správcom cesty, ktorý v prípade dopravných nehôd vie v súčinnosti s hasičským zborom rýchlo zabezpečiť príslušné opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.

62. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

63. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.

Rekultivácia bude realizovaná v rámci trvalých a dočasných záberov plôch stavby, pričom zásah do brehových porastov je riešený iba v rámci trvalých záberov, kde budú realizované úpravy opevnenia brehov vodných tokov pod mostnými objektmi. V rámci použitia prebytočnej ornice z plôch trvalých záberov bude realizované zahumusovanie okolitých pozemkov stavby mimo trvalých a dočasných záberov PP s rekultiváciou v zmysle objektov SO 031-00 až SO 035-00.

64. Dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

65. Pred výstavbou odstrániť len v nevyhnutnom rozsahu dreviny, ktoré sa nachádzajú v trase vedenia komunikácie a výrub uskutočniť mimo vegetačnom a mimo hniezdnom období.

Výrub drevín sa zrealizuje podľa podmienok stanovených v rozhodnutí o súhlase s výrubom drevín jednotlivých orgánov ochrany prírody a krajiny, cestných správnych orgánov a orgánov štátnej vodnej správy. Výrub sa prednostne uskutoční mimo vegetačného obdobia a v mimohniezdnom období. V prípade, že sa výrub bude realizovať počas hniezdného obdobia, musí sa predtým vykonať ornitologický prieskum, aby sa zabránilo likvidácii hniezd hniezdíacich vtákov.

66. Po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

67. Odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

68. Vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.

Predmetná stavba sa bude realizovať mimo zastavané územia. Časť stavenišť dopravnej obsluhy bude samozrejme používať aj existujúce cesty II. a III. triedy. Pred výstavbou a po jej ukončení sa vykoná monitoring technického stavu dotknutých ciest a na základe výsledku monitoringu sa v rámci objektov 811-00 a 812-00 spresní navrhovaný rozsah prác stavebných úprav na týchto cestách.

69. Kooperácia dodávateľa stavby s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

70. V prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.

Nakoľko ide o podmienku v priebehu výstavby, bude uplatnená ako súčasť podmienok pre budúceho zhotoviteľa stavby v procese ďalšej prípravy. V ďalšom procese prípravy stavby bude zapracovaná v častiach POV a EPV.

Doplnenie ZS MŽP SR č. 269/2015-3.4/ml

V zmysle doplnenia ZS (vyjadrenie mesta Kolárovo k variantu B1-modif.) na stavbu Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky bolo uvedené nasledovné stanovisko:

71. Z hľadiska územného plánu mesta je trasa variantu situovaná v územno-priestorovej zóne označenej ÚPZ 1 – Veľký Ostrov. Funkčné využitie ÚPZ – územie pozdĺž Studienskeho kanála a okolo Veľkého Ostrova a predstavuje historické dedičstvo a svet kolárovskej samoty, okrem toho ide o intenzívne poľnohospodársky obrábanú pôdu.

Rýchlostná cesta R7 je umiestnená v zmysle ÚPD VÚC NSK a ÚPD mesta Kolárovo, pričom rešpektuje priestorové dispozície, využitie a rozvoj daného územia.

72. Žiadame, aby navrhovaná križovatka južne od obce Neded, ktorou sa rieši napojenie cesty II/573, prechádzajúcej k.ú. Kolárovo na cestu R7, bola aj v ďalších stupňoch príslušných dokumentácií riešená.

Mimoúrovňová križovatka Zemné (R7 s cestou II/573) nachádzajúca sa v k.ú. Neded je súčasťou DÚR úseku R7 Dolný Bar – Zemné.

V. NÁVRH ZMIERŇUJÚCICH OPATRENÍ V ZMYSLE PODMIENOK ZS

1. Zdôvodnenie riešenia zmierňujúcich opatrení

Stavba „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ zasahuje do chráneného vtáčieho územia Dolné Považie a spôsobí likvidáciu hniezdnych a potravných biotopov (trávne plochy, podmáčané plochy) chránených vtáčích druhov hniezdiacich v dotknutej časti chráneného územia.

Záverečné stanovisko MŽP č.: 454/2014-3.4/ml v bode 3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti; 3.Náhrady:

- Za zničené, resp. poškodené, biotopy vtákov v CHVÚ Dolné Považie bude vyhradená finančná náhrada.

Správa CHKO Dunajské luhy pracovisko Dunajská Streda, nesúhlasí s finančnou náhradou za zničené biotopy a požaduje v rámci zmierňujúcich opatrení vytvorenie nových biotopov, ktoré vzniknú zatrávením ornej pôdy.

Cieľom zmierňujúcich opatrení bude zatrávenie ornej plochy ako náhrada za zničené trávne porasty, čím sa vytvorí vhodný potravný a rozmnožovací biotop pre chránené druhy vtákov.

2. Charakteristika prírodných podmienok

Chránené územia

SKCHVÚ005 Dolné Považie

Rozloha: 31 195,5 ha

Vyhlásené: Vyhláškou MŽP SR č. 593/2006 Z.z.

Nachádza sa v juhozápadnej časti Slovenskej republiky, v okresoch Komárno a Nové Zámky. CHVÚ tvoria dve samostatné časti. Menšia severná časť sa nachádza západne od mesta Šurany, pričom južnou hranicou obchádza Tvrdošovce a na severe siaha po Rastislavice. Južná časť sa nachádza približne medzi mestami Komárno na juhu, Hurbanovo na východe, Kolárovo na západe a Nové Zámky v centrálnej časti na severe, pričom smerom na severozápad pokračuje výbežok až po Palárikovo a na severovýchod po Šurany. Z územia sú vyňaté zastavané územia obcí.

CHVÚ bolo vyhlásené za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov d'atľa hnedkavého (*Dendrocopos syriacus*), kane močiarnej (*Circus aeruginosus*), krakle belasej (*Coracias garrulus*), ľabtušky poľnej (*Anthus campestris*), penice jarabej (*Sylvia nisoria*), pipišky chochlatej (*Galerida cristata*), prepelice poľnej (*Coturnix coturnix*), pŕhľaviara čiernohlavého (*Saxicola torquata*), rybárika riečného (*Alcedo atthis*), sokola červenonohého (*Falco tinnunculus*), strakoša kolesára (*Lanius minor*) a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. V prípade krakle belasej ide o posledné potvrdené hniezdisko druhu na Slovensku. Pre ochranu ľabtušky poľnej bolo dokonca Dolné Považie v čase vymedzovania sústavy CHVÚ najvýznamnejším na Slovensku z pohľadu veľkosti populácie. Podobne veľmi veľký význam malo v čase vymedzovania sústavy CHVÚ aj pre strakoša kolesára, keďže v danom čase tu hniezdila po CHVÚ Poľana druhá najväčšia populácia na Slovensku. V dôsledku prudkého poklesu populácie strakoša kolesára na Slovensku však už dnes toto konštatovanie neplatí. Pre sokola červenonohého, krakľu belasú, ľabtušku poľnú a d'atľa hnedkavého patrí Dolné Považie medzi päť CHVÚ na Slovensku, kde bola zistená najvyššia populácia týchto druhov. Pre rybárika riečného, penicu jarabú, pipišku chochlatú, prepelicu poľnú a pŕhľaviara čiernohlavého patrí toto územie medzi významné lokality, keďže tu hniezdi viac ako 1 % celej ich národnej populácie. Dolné Považie je jedným z troch najvýznamnejších území na Slovensku pre hniezdenie kane močiarnej.

V zimných mesiacoch predstavuje časť CHVÚ – alúvium rieky Žitavy jedno z významných zimovísk našej vzácnej a zriedkavo hniezdiacej sovy myšiarky močiarnej (*Asio flammeus*). Najvyššie počty zimujúcich jedincov boli zistené na slaniskách Akomáň pri Šuranoch. Z ďalších významných druhov dravcov v CHVÚ hniezdi aj kaňa popolavá (*Circus pygargus*), kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*), pre ktorú je charakteristický pohlavný dimorfizmus.

V Primeranom posúdení vplyvu projektu Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky (doc. RNDr. Eva Paudítšová, PhD., 12/2019) je konštatované, že **priamo dotknutým** bude chránené vtáčie územie **SKCHVÚ005 Dolné Považie**, ktorým prechádza línia rýchlostnej cesty R7. Zistený bol mierny negatívny vplyv (-1) na viaceré predmety ochrany. Na zmiernenie alebo vylúčenie predpokladaných miernych negatívnych vplyvov na dotknuté predmety ochrany sú navrhnuté zmierňujúce opatrenia zamerané na minimalizáciu záberu hniezdných a potravných biotopov, vyrušovanie hlukom a osvetlením a rizika kolízií vtáctva s vozidlami. Pre vtáky je pre zmiernenie mierneho negatívneho vplyvu zásadným opatrením realizácia protioslnivých stien vo vybraných úsekoch, ktoré budú plniť aj protihlukovú funkciu a výsev nových trávnych porastov.

V rámci posúdenia narušenia integrity chránených území je konštatované, že nedôjde k narušeniu integrity posúdených chránených území.

Pôdne pomery

V dotknutom území výrazne **prevládajú pôdy zaradené do pôdneho typu čiernice a černoze, patriace k subtypom černozem typická a čiernica typická**. Prevládajú pôdy so stredne hlbokým kvalitným humusovým horizontom, bez skeletu a v niektorých prípadoch ide o plytké pôdy z dôvodu výskytu štrkovej vrstvy v nižších horizontoch, príp. vysychavé pôdy s ľahkým podorničím. Ako pôdotvorný substrát sa uplatňujú aluviálne sedimenty prevažne piesočnatohlinitej až hlinitopiesočnatej textúry, niekedy s prímiesou štrku.

Klimatické pomery

Podľa Atlasu krajiny možno z klimatického hľadiska zaradiť sledované územie do teplej klimatickej oblasti s priemerne 50 a viac letných dní za rok, s denným maximom teploty vzduchu ≥ 25 °C, do teplého, veľmi suchého okrsku T1 s miernou zimou a s teplotou v januári >-3 °C. Z klimaticko-geografického hľadiska sa sledované územie vyznačuje teplou nížinnou klímou s miernou inverziou teplôt, suchou až miernou suchou. Suma teplôt 10 °C a viac nadobúda hodnoty 3000 až 3200, priemerná teplota v januári dosahuje -1 až -4 °C, priemerná teplota v júli dosahuje 20,5 až 19,5 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22 až 24 °C a ročné zrážky dosahujú 530 až 650 mm. V priemere najchladnejším je v tejto oblasti január s priemernou mesačnou teplotou -1,8 °C a najteplejším júl s priemernou mesačnou teplotou 20,2 °C, teda ročná amplitúda mesačných teplôt je 22,0 °C. Hĺbka premrzania pri hodnote indexu mrazu I_{m350} je 94 cm.

3. Výber pozemku pre zmierňujúce opatrenia

Výber pozemku pre zmierňujúce opatrenia za trvale zabraté pozemky plánovanou výstavbou rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky, bol navrhnutý CHKO Dunajské luhy pracovisko Dunajská Streda a následne konzultovaný s SOS/BirdLife a BROS. Predmetný pozemok je vo vlastníctve

Slovenskej republiky, v správe Slovenského pozemkového fondu. Zmierňujúce opatrenie, ktoré bude predstavovať zatrávnenie ornej pôdy, vytvorenie terénnych depresí pre rozmnožovanie obojživelníkov a vytvorenie zemného valu pre vznik hniezdneho biotopu bude zrealizované v k.ú. Svätý Peter na parcele č. 5327 o výmere 14,6353 ha.

parcelné číslo	katastrálne územie	celková výmera	plocha zatrávnenia	kultúra
5327	Svätý Peter	146 353	144 853	orná pôda

Predmetná parcela je v súčasnosti intenzívne obhospodarovaná poľnohospodárskou plochou využívanou na pestovanie obilnín, okopanín, krmovín, technických plodín a iných poľnohospodárskych plodín. V blízkosti plochy tečie Patinský a Zámocký kanál a vyskytujú sa tam zvyšky mŕtvych ramien. Pre predmetnú parcelu, na ktorej sa vykonajú zmierňujúce opatrenia, bude spracovaný projekt ochrany a vyhlásia sa za chránené územia. V novozaložených trávnych porastoch bude platiť 3. stupeň ochrany v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

4. Technologický postup prác

Vytvorenie terénnych depresí pre vznik podmáčaných plôch

V podmienkach záverečného stanoviska MŽP je požiadavka : *Pre akvatické druhy je účinné vytvorenie (obnovenie) mokradí zavodením (obnovou vodného režimu) depresí – napr. v k.ú. Palárikovo, Zemné.*

Na ploche v blízkosti vodného útvaru Patinský kanál sa vytvoria tri terénne depresie o výmere min. 500 m² s hĺbkou od 0,5m do 1,5m (viď obr.1). Vzniknuté depresie umožnia sústredenie dostatočného množstva vody, ktorá sa v nich skoro nestratí, čo umožní optimálny vývoj vajčiek a žubrienok obojživelníkov.

Svahy depresie musia byť v sklone 1:2, aby z jazierok nevznikla pasca pre obojživelníky. Zemina z výkopových prác sa bude deponovať na predmetnú parcelu tak, aby sa vytvoril zemný val s jednou strmou stranou o výške 2,5 - 3m, ktorý v budúcnosti vytvorí podmienky pre vznik hniezdneho biotopu pre brehule, včeláriky a pod..

Presné rozloženie terénnych depresí, ako aj poloha zemného valu, bude určená v ďalšom stupni PD za účasti pracovníka ŠOP SR CHKO Dunajské luhy, pracovisko Dunajská Streda.

Založenie trávnych porastov

Nové porasty sa zakladajú s najväčším úspechom na jar do krycej plodiny. Krycia plodina dobre chráni podsev pred zaburinením a zabezpečuje produkciu z plochy v roku založenia porastu. Kryciu plodinu navrhujeme ovos siaty. Porasty ovsa ako krycej plodiny sa zberajú na začiatku klasenia.

Výsev krycej plodiny a trvalého trávneho porastu

Pred výsevom krycej plodiny sa vykoná plytká orba. Orba je základná operácia obrábania pôdy, ktorá podstatne mení stav pôdy v orničnej vrstve. Hĺbka plytkej orby sa pohybuje od 0,15 m do 0,18 m. Následne sa vykoná v rámci predsejbovej prípravy smykovanie (2x) a bránenie (2x) poranej pôdy. Na takto pripravenej pôde sa zrealizuje výsev krycej plodiny. Krycia plodina ovos siaty v množstve 80 kg.ha⁻¹ sa vyseje do hĺbky 30 až 40 mm. Následne sa šikmo na vysiata riadky krycej plodiny vyseje trávna zmes v množstve 30 kg.ha⁻¹ do hĺbky 10-20 mm. Takto vysiata plocha sa na 1x povalcuje. V prvom roku po sejbe sa plocha 2x pokosí v termíne mimo hniezdneho obdobia. Pokosenú biomasu je potrebné nechať na lokalite vysušiť a až následne ju z lokality odstrániť. Kryciu plodinu treba zberať prednostne a urýchlene, vrátane pozberkových zvyškov. Termíny kosby sa stanovia podľa stavu porastu.

Z dôvodu priblíženia sa k druhovému zloženiu okolitých xerothermných travinno-bylinných porastov, sa môžu zatrávnené plochy obohatiť o semená trávno-bylinných xerothermných okolitých porastov, a to spôsobom, že v čase dozrievania semien tráv sa okolité porasty po dohode s vlastníkom pozemkov pokosia a seno sa rozloží na ploche zatrávnenia nových lúčnych biotopov. Vhodné plochy okolitých porastov a presný spôsob zberu semien (kosenia) určí CHKO Dunajské luhy podľa fenologickej fázy.

5. Návrh trávnej zmesi

Druh osiva	Výsev v kg.ha ⁻¹		Výmera v ha	Celková potreba osiva v kg
Krycia plodina ovos siaty odroda Vendelín C1	100	80,0	14,4853	1 159
Trvalý trávny porast				
ovsík obyčajný (<i>Arrhenatherum elatius</i>)	20%	6,0		
timotejka lúčna (<i>Phleum pratense</i>)	25%	7,5		
kostrava červená (<i>Festuca rubra</i>)	18%	5,4		
kostrava lučná (<i>Festuca pratensis</i>)	20%	6,0		
vičinec vlkolistý (<i>Onobrychis viciifolia</i>)	5%	1,5		
ďatelina plazivá (<i>Trifolium repens</i>)	12%	3,6		
Spolu	100%	30	14,4853	435

6. Výživa pri zakladaní porastu a jeho následnom využívaní

Úlohou zmierňujúcich opatrení je založiť a vypestovať trvalý trávny porast do dobrého zapojenia porastu. V súčasnosti sú dotknuté parcely využívané pre poľnohospodársku produkciu obilnín a kukurice s pravidelným hnojením ako priemyselným hnojivom, tak aj maštalným hnojom. Pre zachovanie dobrého zapojeného porastu nebude hnojenie potrebné.

V budúcnosti je prípustné hnojenie výlučne maštalným hnojom (nie hnojovicou) raz za dva roky. Maximálne odporúčané množstvo dusíka je 50 kg na hektár.

V blízkosti pozemku určeného pre zmierňujúce opatrenia (približne vo vzdialenosti 530 m) prechádza vzdušné 22kV vedenie. Aby nedochádzalo k zvýšenému úhynu vtáctva, je potrebné elektrické vedenie zviditeľniť pre vtáctvo zvýrazňovacími prvkami v úseku cca 2,5 km.

V Bratislave, december 2019

Vypracovali: RNDr. Dorota Martinková
Ing. Monika Chovanová
Ing. Ján Longa
Ing. Dagmar Kuchárová