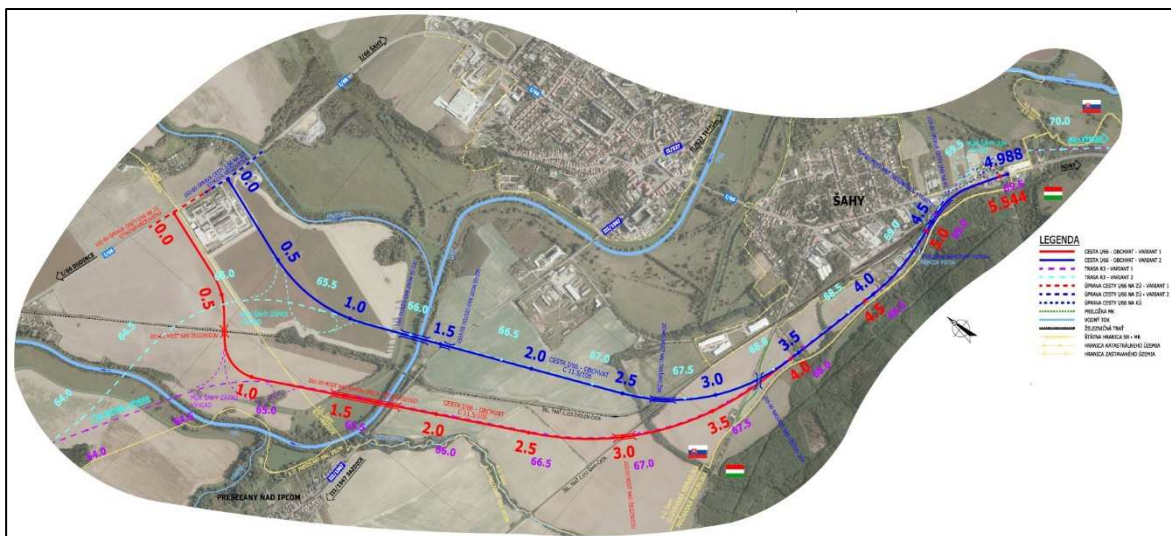




CESTA I/66 ŠAHY - OBCHVAT

VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Zámer činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Názov činnosti

Cesta I/66 Šahy - obchvat

Účel

Účelom stavby je vybudovanie cestného obchvatu mesta Šahy ako cesty I. triedy situovanej v koridore budúcej rýchlostnej cesty R3 v cca km 65,0 – 69,5 v požadovanom šírkovom usporiadaní kategórie C 11,5/100 zabezpečiť zníženie dopravného zaťaženia komunikácií v zastavanom území mesta a znížiť mieru negatívnych vplyvov vyplývajúcich z vysokej intenzity dopravy na obyvateľstvo.

Navrhovateľ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Dúbravská cesta 14

841 04 Bratislava

Umiestnenie

Kraj: Nitriansky

Okres: Levice (402)

Obec: Šahy (502782), Hrkovce (581895)

Katastrálne územia: Šahy (860158), Hrkovce (819450)

Obidva navrhované varianty obchvatu mesta Šahy obchádzajú zastavané územie mesta zo západnej strany. Severozápadne od mesta začínajú napojením sa na cestu I/66 v blízkosti priemyselného areálu WESTMETAL SK, s.r.o. (bývalý Kovomont). Variant 1 lemuje západnú hranicu tohto areálu, variant 2 východnú. Trasy vedú poľnohospodárskou krajinou (orná pôda), križujú koridor rieky Ipel', líniové dopravné koridory (cesta III/1567 a železničné trate) a oblúkom sa opäť poľnohospodárskou krajinou dostávajú až do priestoru južne od železničnej stanice Šahy. Koniec úseku je navrhovaný napojením sa na existujúcu cestu I/66 pred hraničným priechodom.

Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Cesta I/66 v súčasnosti predstavuje dôležitú spojnicu medzi Zvolenom a Šahami. V rámci širších dopravných vzťahov je významnou súčasťou stredoslovenskej cestnej osi sever – juh a zároveň je súčasťou ostatnej základnej siete multimodálneho koridoru TEN-T (Budapešť -Zvolen). Ako dôležitá a intenzívne využívaná dopravná trasa prechádza medzi Zvolenom a Šahami viacerými intravilánmi obcí.

Spracovaná dopravná štúdia „Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy (Blanárová, Holúbek, Šuttová, Červienka, 2015), ktorá je súčasťou „Štúdie realizovateľnosti R3 Zvolen – Šahy“ (Kubačka a kol., 2015) identifikovala v podstate pre celý úsek dopravnej trasy vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy.

Aj keď jestvujúca cestná sieť s výnimkou niektorých úsekov situovaných v intravilánoch sídiel (Krupina, Dobrá Niva, Šahy, ...) nevykazuje ani výhľadovo známky kapacitnej nedostatočnosti, vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy trasovaný zastavanými územiami sídiel vytvára priestor aj pre iný pohľad a posúdenie situácie v dotknutých sídlach. Vplyvy dopravy z predmetného úseku cesty I/66 na obyvateľstvo v meste Šahy môžeme v týchto súvislostiach považovať za významne negatívne.

Pri zdĺhavosti procesu prípravy a realizácie koridoru rýchlostnej cesty R3, resp. jej čiastkových úsekov je snaha o riešenie kritickej situácie v najviac zaťažených úsekoch formou obchvatov

dotknutých sídiel. Obchvat mesta Šahy je navrhovaný ako cesta I. triedy (I/66) v dvoch variantoch, ktoré zohľadňujú výhľadové smerovanie trasy rýchlostnej komunikácie R3 s prepojením na cestnú sieť susednej Maďarskej republiky.

Termín začatia a ukončenia činnosti

Termín začatia výstavby závisí od termínov súvisiacich jednak s procesom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a taktiež s lehotami súvisiacimi s následným procesom povoľovania navrhovanej činnosti vrátane prípravy a spracovania projektovej dokumentácie.

Začiatok výstavby	2029
Ukončenie výstavby	2031

Stručný popis variantov navrhovanej činnosti

Ako sme už uviedli v predchádzajúcom texte, vypracovaná technická štúdia (Dúbravský, Longauer a kol., 2020) rieši v dvoch variantoch návrh trasy obchvatu mesta Šahy, ako cesty I. triedy, ktorý bude vedený v trase budúcej rýchlostnej cesty R3, v cca km 65,0 – 69,5 v požadovanom šírkovom usporiadaní kategórie C 11,5/100.

Rýchlostná cesta R3 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií za cieľ naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je dobudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, vyhovujúcej súčasným a výhľadovým nárokom na dopravu v danom území. Dôvodom výstavby je zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia. Varianty sú navrhované za účelom výberu optimálnej trasy obchvatu mesta Šahy tak, aby bolo možné bezproblémové napojenie a dobudovanie rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy. Navrhované trasy zároveň zohľadňujú napojenie sa na cestnú sieť susednej Maďarskej republiky a výhľadové prepojenie krajín rýchlostnými komunikáciami R3 Zvolen – Šahy a M2 Vác – štátna hranica.

Pre porovnanie uvádzame základné technické parametre navrhovaných variantov.

Parameter	variant č. 1 (červený)	variant č. 2 (modrý)
Celková dĺžka	5,544 km	4,988 km
Začiatok trasy	styková križovatka na ceste I/66 v kumulatívnom staničení cca 5,100	styková križovatka na ceste I/66 v kumulatívnom staničení cca 4,780
Koniec trasy	napojenie na I/66 pred hraničným priechodom v kumulatívnom staničení cca 0,133	napojenie na I/66 pred hraničným priechodom v kumulatívnom staničení cca 0,133
Počet úrovňových stykových križovatiek	2	2
Počet mostov	5	5
Mostné objekty - plocha	10 695,1 m ²	9 733,5 m ²
Trvalý záber pôdy	cca 14,8 ha	cca 12,8 ha
Dočasný záber pôdy	zariadenie staveniska, výstavba cesty	zariadenie staveniska, výstavba cesty
Celková dĺžka protihlukových stien	800 m	800 m
Demolácie	4 798 m ²	4 798 m ²
Oporné múry ŽB	325 m	325 m

Smerové a výškové vedenie trasy a ich zosúladenie

Variant č. 1, 2 - smerové a výškové vedenie zohľadňuje existujúce smerové a výškové pomery existujúcich komunikácií pri napojeniach, alebo ich križeniach a zohľadňujú vstupy do križovatiek, križovania s vodnými tokmi a železničnou traťou.

Začiatok variantu 1 (V1) je situovaný do stykovej križovatky na ceste I/66 v kumulatívnom staničení cca 5,100 pri priemyselnom areáli. Pokračuje mostným objektom ponad železničnú trať, ľavostranným oblúkom k rieke Ipeľ a ceste III/1567, kde je navrhnutý ďalší mostný objekt. V cca km 3,0 trasa križuje žel. trať. Následne trasa križuje miestnu komunikáciu, ktorá bude preložená ponad cestu I/66. Ďalej pokračuje pozdĺž hraníc s Maďarskou republikou smerom k žel. stanici, ktorú prekonáva ďalším mostným objektom. Úsek od cca km 5,100 bude po zrealizovaní R3 slúžiť ako vetva budúcej mimoúrovňovej križovatky. Koniec je situovaný v napojení na existujúcu cestu I/66 pred hraničným priechodom v kumulatívnom staničení cca km 0,133. Dĺžka trasy V1 je 5,544km.

Začiatok variantu 2 (V2) je situovaný do stykovej križovatky na ceste I/66 v kumulatívnom staničení cca 4,780 pri priemyselnom areáli. Pokračuje smerom k rieke Ipeľ a ceste III/1567, kde sú navrhnuté samostatné mostné objekty. V km cca 2,7 trasa križuje žel. trať. Následne trasa križuje miestnu komunikáciu, ktorá bude preložená ponad cestu I/66-obchvat. Ďalej pokračuje pozdĺž hraníc s Maďarskou republikou smerom k žel. stanici, ktorú prekonáva ďalším mostným objektom. Úsek od km cca 4,550 bude po zrealizovaní R3 slúžiť ako vetva mimoúrovňovej križovatky. Koniec je situovaný v napojení na existujúcu cestu I/66 pred hraničným priechodom v kumulatívnom staničení cca km 0,133. Dĺžka trasy V2 je 4,988km.

Obe varianty sú navrhnuté tak, aby bolo možné ich plynulé napojenie na výhľadové trasovanie R3 Zvolen – Šahy. Mimoúrovňová križovatka Šahy západ je navrhnutá trúbkovitého tvaru. Mimoúrovňová križovatka Šahy juh je navrhnutá trúbkovitého tvaru s okružnou križovatkou, cez ktorú sú napojené všetky smery z a na R3.

Orientačné členenie stavby na objekty

variant č. 1	variant č. 2
010-00 Demolácie	010-00 Demolácie
020-00 Príprava územia	020-00 Príprava územia
101-00 Cesta I/66 - obchvat	101-00 Cesta I/66 - obchvat
102-00 Úprava cesty I/66 na ZÚ	102-00 Úprava cesty I/66 na ZÚ
103-00 Úprava cesty I/66 na KÚ	103-00 Úprava cesty I/66 na KÚ
104-00 Preložka MK	104-00 Preložka MK
201-00 Most nad železnicou	201-00 Most nad riekou Ipeľ
202-00 Most nad riekou Ipeľ a cestou III/1567	202-00 Most nad cestou III/1567
203-00 Most nad železnicou	203-00 Most nad železnicou
204-00 Most nad železničnou stanicou	204-00 Most nad železničnou stanicou
205-00 Nadjazd nad cestou I/66	205-00 Nadjazd nad cestou I/66
211-00 Oporný múr v km 4,950 vpravo	211-00 Oporný múr v km 4,400 vpravo
212-00 Oporný múr v km 5,280 vľavo	212-00 Oporný múr v km 4,735 vľavo
213-00 Oporný múr v km 5,280 vpravo	213-00 Oporný múr v km 4,735 vpravo
231-00 Protihluková stena v km 4,350 vľavo	231-00 Protihluková stena v km 3,800 vľavo
501-00 Dažďová kanalizácia	501-00 Dažďová kanalizácia
510-00 Preložka a ochrana vodovodov	510-00 Preložka a ochrana vodovodov
601-00 Preložka VN vedenia	601-00 Preložka a ochrana VN vedenia
602-00 Preložka trafostanice	602-00 Preložka trafostanice
611-00 Preložka a ochrana NN vedenia	611-00 Preložka a ochrana NN vedenia
621-00 Rekonštrukcia verejného osvetlenia	621-00 Rekonštrukcia verejného osvetlenia
651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom	651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom
653-00 Preložka a ochrana káblov Energotel	652-00 Preložka a ochrana káblov Orange
701-00 Preložka STL plynovodu	653-00 Preložka a ochrana káblov Energotel
	701-00 Preložka a ochrana VTL plynovodu
	702-00 Preložka a ochrana STL plynovodu

Syntéza pozitívnych a negatívnych vplyvov, porovnanie variantov

Navrhovaná činnosť a jej vplyvy na životné prostredie sú v predkladanej dokumentácii posúdené pre 2 realizačné varianty – variant 1 (červený) a variant 2 (modrý). Nultý variant predstavuje alternatívu, že by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Z prehľadu identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti a jej variantov je zrejmé, že navrhované realizačné varianty sú z hľadiska vplyvov veľmi podobné. Pre ich porovnanie sme zvolili najzávažnejšie skupiny identifikovaných vplyvov:

- 1) vplyvy na pôdy,
- 2) vplyvy na povrchové a podzemné vody
- 3) vplyvy na ovzdušie
- 4) vplyvy na faunu, flóru a biotopy
- 5) vplyvy na obyvateľstvo

1) vplyvy na pôdy

V prípade, že by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (nultý variant) nevznikli by nové nároky na dočasné a trvalé zábery pôdneho fondu. Vplyvy na pôdy širšieho dotknutého územia v súvislosti s dopravou po ceste I/66 (v zastavanom území mesta Šahy) by zostali na súčasnej úrovni.

Podstatná časť navrhovaných úsekov hodnotených variantov cesty I/66 Šahy – obchvat je trasovaná poľnohospodárskou krajinou. Navrhovaná činnosť bude mať na pôdu vplyv v dôsledku trvalých a dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy.

Pred zahájením výstavby sa z plochy odstráni humusová vrstva v hrúbke podľa výsledkov inžinierskogeologického prieskumu a v súlade s rozhodnutím o trvalom odňatí poľnohospodárskej pôdy. Odobratá ornica sa použije na poľnohospodárske účely a na spätné zahumusovanie zelených plôch v areáli stavby.

Lokalizácia stavebných dvorov, dočasných skládok zeminy, výstavba obslužných komunikácií budú upresnené vo vyššom stupni projektovej prípravy. Mali by byť lokalizované mimo plôch najkvalitnejších chránených pôd.

V rámci spracovanej technickej štúdie (Dúbravský, Longauer a kol., 2020) sú trvalé zábery poľnohospodárskeho pôdneho fondu pre jednotlivé varianty 14,8 ha pre variant 1 a 12,8 ha pre variant 2. Časť záberov je situovaná na poľnohospodárskych pôdach vysokej kvality (4. skupina kvality, BPEJ 01450002). Z ilustratívneho prehľadu orientačných trvalých záberov poľnohospodárskych pôd vysokej kvality (kapitola IV.1. Požiadavky na vstupy, Pôda, pôdny fond) je zrejmé, že k výraznejším záberom daných pôd dôjde v prípade realizácie variantu 1 (červený).

Zároveň je však nutné podotknúť, že v prípade realizácie výhľadového napojenia cesty I/66 Šahy – obchvat na rýchlostnú cestu R3 je z pohľadu záberov poľnohospodárskych pôd menej náročné napojenie sa na navrhovaný variant 1 (červený), ktorý je situovaný bližšie k výhľadovej trase R3.

Dočasné zábery využívané ako manipulačné plochy stavby budú pozdĺž zemného telesa do vzdialenosti približne 5,0 m od trvalého záberu, pri mostných objektoch 10 m. Dočasné zábery budú aj pod stavebnými dvormi, dočasnými depóniami zeminy a humusovej skrývky. S ohľadom na dĺžku jednotlivých navrhovaných variantov (variant 1 – 5,544 km, variant 2 – 4,988 km) bude aj rozsah dočasných záberov pôdneho fondu vyšší v prípade realizácie variantu 1.

Pri porovnaní identifikovaných vplyvov navrhovaných realizačných variantov cesty I/66 Šahy – obchvat na pôdy dotknutého územia odporúčame realizáciu variantu 2 (modrý) a to najmä z dôvodu menších nárokov na trvalé zábery poľnohospodárskych pôd v území. Pri zohľadnení výhľadového napojenia navrhovaného obchvatu na koridor

rýchlostnej cesty R3 Šahy – Zvolen, v rámci ktorého môžeme očakávať významnejšie vplyvy na pôdu práve v prípade realizácie variantu 2 však môžeme vplyvy posudzovaných variantov považovať za viac-menej identické.

2) vplyvy na povrchové a podzemné vody

Nultý variant je bez priamych vplyvov na podzemné a povrchové vody dotknutého územia.

Širšie dotknuté územie patrí do povodia rieky Ipeľ (čiastkové povodie Ipeľ 4-24) ktoré je čiastkovým povodím Dunaja. Trasa navrhovaného obchvatu v oboch variantoch križuje koridor rieky Ipeľ (kód vodného útvaru SKI0004 Ipeľ).

V prípade Variantu 1 je toto križovanie riešené formou premostenia - SO 202-00 Most nad riekou Ipeľ a cestou III/1567. V prípade Variantu 2 je toto križovanie riešené formou premostenia - SO 201-00 Most nad riekou Ipeľ. Piliere mostných objektov nebudú situované v priestore koridoru (koryta) vodného toku. Budú však umiestnené v inundačnom území rieky, ktoré je zo severnej strany vymedzené protipovodňovou hrádzou a z južnej prirodzenou vyvýšenou hranou ľavého brehu rieky.

Podzemné vody dotknutého územia priradíme k nasledovným útvarom podzemných vôd:

- SK1000800P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Ipľa a jeho prítokov
- SK2002300P Medzizrnové podzemné vody východnej časti Podunajskej panvy a Ipeľskej kotliny.

Navrhované varianty obchvatu mesta Šahy nezasahujú do ochranných pásiem prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd.

V dotknutom území sa nenachádzajú pramene a zdroje vôd, ktoré by boli využívané pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Navrhované aktivity nezasahujú ani do ochranných pásiem vodných zdrojov situovaných v širšom dotknutom území.

Nevhodný technický stav stavebných zariadení a dopravných mechanizmov resp. havária, ako aj používanie rôznych znečisťujúcich látok pri výstavbe (napr. aplikácia penetračných náterov, dolievanie, tankovanie PHM), môžu byť potenciálnym zdrojom kontaminácie horninového prostredia, povrchových a podzemných vôd. Ku kontaminácii povrchových a podzemných vôd môže dôjsť pri úniku znečisťujúcich látok priamo do povrchových tokov, do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení základových konštrukcií, resp. nepriamo ich únikom do priepustného geologického prostredia. Zaistením dobrého technického stavu stavebných zariadení a mechanizmov bude riziko možnej kontaminácie povrchových a podzemných vôd počas výstavby eliminované. Prípadný únik látok ropného charakteru, resp. iných znečisťujúcich látok pri výstavbe, možno odstrániť v súlade s predpismi odpadového hospodárstva.

Porovnaním identifikovaných vplyvov navrhovaných variantov činnosti „Cesta I/66 Šahy – obchvat“ konštatujeme, že z hľadiska vplyvov na povrchové a podzemné vody dotknutého územia sú varianty rovnocenné. Identifikované vplyvy nebudú mať za následok zhoršenie kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov dotknutých útvarov povrchových a podzemných vôd.

3) vplyvy na ovzdušie

V prípade, že by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (nultý variant), situácia ohľadom kvality ovzdušia by zostala na súčasnej úrovni. Výrazne zaťažené emisiami z dopravy by tak zostali lokality situované pozdĺž súčasnej cesty I/66 vrátane centrálnej časti mesta Šahy. Predpokladaný nárast intenzity dopravy vo výhľadovom období by mal za následok zhoršenie týchto podmienok.

Realizáciou činnosti možno počas výstavby očakávať ovplyvnenie kvality ovzdušia na lokálnej úrovni a to v území výstavby a v okolí dopravných trás.

Zdrojmi znečisťovania ovzdušia budú dopravné mechanizmy (dovoz stavebných materiálov, odvoz zeminy) a stavebné mechanizmy (realizácia výkopov, terénnych úprav).

Výkopy, depónie zemných materiálov, navážky stavebného materiálu, ale najmä nedostatočné čistenie komunikácií od blata, doprava po nespevnených staveniskových komunikáciách sa na znečistení ovzdušia podieľajú predovšetkým zvýšenou prašnosťou.

Množstvo emisií bude závislé od frekvencie dopravy, počtu, druhu a technického stavu automobilov a mechanizmov používaných na stavbe.

Pre potreby posúdenia vplyvu navrhovanej cesty I/66 Šahy – obchvat na kvalitu ovzdušia dotknutého územia bola spracovaná rozptylová štúdia „Cesta I/66 Šahy – obchvat“ (Hruškovič a kol., 2022), ktorá je súčasťou textových príloh predkladaného zámeru činnosti.

Z modelácie s pracovanej v rámci štúdie vyplýva, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach neprekračujú pri sledovaných látkach legislatívou stanovené limitné hodnoty ani pri kumulatívnom vplyve s požadovými koncentráciami. (Hruškovič a kol., 2022)

Miera znečistenia na úrovni obytného prostredia je v oboch variantoch prakticky rovnaká, a teda miera príspevku k znečisteniu ovzdušia v tomto prípade nemá vplyv na výber trasy. Záverečný úsek trasy je pre oba varianty rovnaký, a ten je zároveň najbližšie k zástavbe. V tomto úseku sú projektované protihlukové steny, ktoré majú taktiež určitý vplyv voči voľnému šíreniu emisií do okolitého priestoru. (Hruškovič a kol., 2022)

Realizáciou činnosti dôjde k zmene trasovania najmä významného podielu tranzitnej nákladnej automobilovej dopravy, ktorá v súčasnosti smeruje mestom Šahy na navrhovaný obchvat mesta. Z tohto dôvodu môžeme očakávať zníženie emisií z dopravy produkovaných v koridore súčasnej cesty I/66 a tým aj zlepšenie kvality ovzdušia v meste. Ako nám identifikovala aj spracovaná rozptylová štúdia (Hruškovič a kol., 2022) vypracovaná pre potreby predkladaného zámeru činnosti, úroveň znečistenia ovzdušia vyprodukovaná realizáciou činnosti je v prípade oboch variantov akceptovateľná a neprekračuje legislatívou stanovené limitné hodnoty ani pri kumulatívnom vplyve s požadovými koncentráciami.

4) vplyvy na faunu, flóru a biotopy

Ponechanie dopravného riešenia cesty I/66 na území mesta Šahy a v jeho okolí na súčasnej úrovni (nulový variant) by neprinieslo nové vplyvy na rastlinstvo a živočíšstvo v území. Môžeme predpokladať, že na väčšinu vplyvov z dopravy po predmetnej komunikácii (hluk, rušivé osvetlenie, ...) je okolitá fauna, prípadne aj flóra adaptovaná.

Navrhované trasy variantov cesty I/66 Šahy – obchvat sú situované v prevažnej miere v poľnohospodársky využívanej krajine, ktorá má charakter veľkoplošných lánov ornej pôdy. Vegetáciu týchto plôch predstavujú kultúrne (úžitkové) druhy rastlín (obilniny, krmoviny, olejniny, okopaniny). Predmetné spoločenstvá (agrocenózy) sú z pohľadu druhového zloženia fauny i flóry chudobné.

V súvislosti s realizáciou navrhovanej trasy cesty I/66 Šahy – obchvat bude potrebné realizovať výrubu v koridoroch líniovej vegetácie (brehové porasty rieky Ipel', vegetácia občasných vodných tokov a erózných rýh), ktoré budú v prípade jednotlivých variantov dotknuté. S ohľadom na stupeň spracovania projektovej dokumentácie (technická štúdia) nie sú rozsahy výrubov podrobnejšie definované.

Sprievodným znakom stavebných prác bude hlučnosť a prašnosť. Tieto vplyvy budú dočasné, viazané najmä na etapu zemných prác a budovanie násypov. V dôsledku prevádzky posudzovaného úseku cesty I/66 Šahy – obchvat možno oproti terajšiemu stavu očakávať v území nárast hlukovej záťaže a horšiu kvalitu ovzdušia v jej bezprostrednom okolí. Na faunu budú vplývať tiež vibrácie a osvetlenie produkované dopravou.

S ohľadom na charakter dotknutého územia, ktoré je primárne tvorené veľkoplošnými blokmi ornej pôdy nemôžeme hovoriť v súvislosti s vybudovaním cesty I/66 Šahy – obchvat o nejakej zásadnej alebo významnej fragmentácii územia, ktorá by výrazne narúšala priestorové možnosti pre dotknutú faunu v rámci širších vzťahov (väzieb na okolitú krajinu). Obidva varianty sú situované v širšom koridore jestvujúcej železničnej trate č. 153 Zvolen – Čata, resp. Šahy – Čata.

Z prvkov systému ekologickej stability identifikovaných v rámci Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Levice (Špilárová a kol., 2019) trasa navrhovaných variantov obchvatu mesta Šahy križuje, resp. priamo ovplyvňuje hydricko-terestrický nadregionálny biokoridor NRBkh2 Ipeľ. Križovanie je riešené v prípade obidvoch variantov formou premostenia (variant 1 – SO 202-00 Mosta nad riekou Ipeľ a cestou III/1567; variant 2 – SO 201-00 Most nad riekou Ipeľ) bez zakladania nosných mostných konštrukcií v koryte rieky.

Najcennejšia časť biokoridoru NRBkh2 Ipeľ so zachovaným charakterom nížinnej rieky sa nachádza východne od koncového úseku navrhovaného obchvatu mesta Šahy (mimo územia priamo dotknutého navrhovanou stavbou) v katastrálnom území Tešmak, kde rieka bohato meandruje. Predmetná časť biokoridoru je z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny súčasťou chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie, územia európskeho významu SKUEV0257 Alúvium Ipľa a Ramsarskej lokality Poiplie.

Vplyvy navrhovanej činnosti na uvedené územia sústavy NATURA 2000 sme vyhodnotili s využitím údajov zo spracovaného primeraného posúdenia pre činnosť „Rýchlostná cesta R3 Zvolen – Šahy“ (Čumová a kol. in Longa a kol., 2018). Aplikáciou informácií uvedených v posúdení na aktuálne varianty trasy cesty I/66 Šahy – obchvat a možnosti ovplyvnenia ÚEV Alúvium Ipľa (SKUEV0257) uvádzame, že:

- ❖ navrhované trasy variantov cesty I/66 Šahy – obchvat do neho nezasahujú, v oblasti koncového úseku (na hranici s Maďarskou republikou) sa k nemu približujú na vzdialenosť 200 až 300 m.
- ❖ priame ovplyvnenie biotopov a druhov, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Alúvium Ipľa nepredpokladáme.
- ❖ pravdepodobne budú ovplyvnené mobilné druhy živočíchov viazané na vodné prostredie, a to prostredníctvom zásahov do toku Ipľa.
- ❖ z druhov, ktoré sú predmetom ochrany v ÚEV Alúvium Ipľa je možnosť ovplyvnenia druhov:
 - vydra riečna (*Lutra lutra*), typ vplyvu: nepriamy, vyhodnotený vplyv: mierne negatívny (-1)
 - kolok vretenovitý (*Zingel streber*), typ vplyvu: nepriamy, vyhodnotený vplyv: mierne negatívny (-1)
 - hrúz Kesslerov (*Romanogobio kessleri*), typ vplyvu: nepriamy, vyhodnotený vplyv: mierne negatívny (-1)
 - hrúz bieloplutvý (*Romanogobio albipinnatus*), typ vplyvu: nepriamy, vyhodnotený vplyv: nulový (0)

Druhou kategóriou území NATURA 2000, pre ktorú bolo spracované primerané posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti „R3 Zvolen – Šahy“ na územia sústavy NATURA 2000 (Čumová a kol. in Longa a kol., 2018) boli chránené vtáčie územia. Aplikáciou informácií uvedených v

posúdení na aktuálne varianty trasy cesty I/66 Šahy – obchvat a možnosti ovplyvnenia CHVÚ Poiplie (SKCHVU021) uvádzame, že:

- ❖ navrhované trasy variantov cesty I/66 Šahy – obchvat do neho nezasahujú, v oblasti koncového úseku (na hranici s Maďarskou republikou) sa k nemu približujú na vzdialenosť cca 130 m.

Dotknuté predmety ochrany CHVÚ Poiplie:

- bocian biely (*Ciconia ciconia*), vyhodnotený vplyv: nulový (0)
- kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*), vyhodnotený vplyv: nulový (0)
- prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), vyhodnotený vplyv: nulový (0)

V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny na území navrhovanom na vykonávanie činnosti a jeho širšom okolí platí 1. stupeň ochrany prírody (všeobecná ochrana). V dotknutom území sa nenachádzajú chránené stromy, rastliny ani živočíchy.

V širšom okolí dotknutého územia sa nachádzajú:

- prírodná pamiatka Zlepencová terasa,
- územie európskeho významu SKUEV 0257 Alúvium Ipľa,
- chránené vtáčie územie Poiplie SKCHVU021,
- ramsarská lokalita Poiplie,

ktoré nebudú realizáciou navrhovanej činnosti priamo dotknuté.

Územie navrhovanej výstavby nezasahuje do žiadneho vodohospodársky chráneného územia.

Vplyvy variantov cesty I/66 Šahy – obchvat na rastlinstvo a živočíšstvo dotknutého územia môžeme považovať za identické. Očakávané vplyvy na územia, ktoré sú predmetom a záujmom ochrany prírody a krajiny (prípadne na rastlinné a živočíšne druhy, ktoré sú predmetom ochrany) sú predovšetkým nepriame a z pohľadu rozsahu vplyvov akceptovateľné.

5) vplyvy na obyvateľstvo

Realizácia navrhovanej činnosti vyplýva z požiadavky na akútne riešenie kritickej situácie v oblasti dopravy a dopravného zaťaženia cesty I/66 v zastavanom území mesta Šahy, ktorá je spôsobená najmä vysokým podielom ťažkej nákladnej dopravy. Cieľom výstavby obchvatu mesta je zabezpečiť:

- zníženie dopravného zaťaženia cesty I/66 v zastavanom území mesta Šahy a súvisiace zníženie zaťaženia dotknutého územia sprievodnými vplyvmi dopravy (hluk, emisie, ...),
- zabezpečenie zvýšenia kvality životného prostredia pre dotknutých obyvateľov,
- zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti obyvateľstva v zastavanom území mesta Šahy.

Ponechanie územia resp. dopravnej situácie v súčasnom stave (nulový variant) neprináša žiadne východiská pre riešenie uvedených okruhov problémov.

Za účelom vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti „Cesta I/66 Šahy – obchvat“ na verejné zdravie bola spracovaná štúdia (Holíková, 2022) podľa ust. § 6 ods. 3 písm. c) zákona NR SR č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. Hodnotiaca správa bola vypracovaná v súlade s vyhláškou MZ SR č. 233/2014 o podrobnostiach hodnotenia vplyvov na verejné zdravie.

V rámci diskusie sa v predmetnej správe (Holíková, 2022) konštatuje, že:

- Obidva varianty obchvatu sú cca v 3/5 dĺžky vedené v dostatočnej vzdialenosti od obytnej zástavby – červený V1 min. cca 1100 m, modrý V2 min. cca 770 m.
- Obidva varianty sa približujú k obytnej zástavbe v záverečných 2/5 trasy, pričom sú vedené takmer paralelne.
- Z hľadiska znečisťovania ovzdušia budú imisné koncentrácie znečisťujúcich látok na hranici obytnej zástavby v južnej časti mesta, kde sa obidve trasy obchvatu k nej približujú, veľmi nízke a nie je predpoklad, že by ani v nepriaznivých rozptylových podmienkach ohrozovali zdravie obyvateľov.
- Naopak po realizácii obchvatu dôjde k významnému zníženiu imisnej zátáže centra mesta, ktorým vedie jestvujúci ťah cesty I/66, a kde je cestná doprava v súčasnosti dominujúcim znečisťovateľom ovzdušia.
- Imisná zátáž je počítaná na predpokladanú frekvenciu dopravy v r. 2040, pričom je pravdepodobné, že v danej dobe bude prechádzať po ceste väčší podiel elektromobilov, ktoré ešte znížia predpokladané koncentrácie imisíí v okolí cesty.
- Z hľadiska hlukovej situácie obchvat zníži hlukovú zátáž v meste, v okolí terajšieho trasovania cesty I/66.
- Vedenie obchvatu v obidvoch variantoch však zvýši hluk na okraji južnej časti zástavby mesta.
- Súčasné mapové podklady variantov nie sú tak podrobné, aby sa dal špecifikovať druh chránenej zástavby s dlhodobým pobytom osôb (napr. obytná, školské, zdravotnícke alebo sociálne zariadenia a pod.) i presná poloha protihlukových stien voči týmto objektom.
- V prípade priblíženia protihlukovej steny k zástavbe bude potrebné svetlotechnickým posudkom preukázať, že nedôjde k nedodržaniu normových požiadaviek na denné osvetlenie a preslnenie chránených priestorov.
- I hlukové pomery v okolí obchvatovej trasy môže v budúcnosti pozitívne ovplyvniť zmena zloženia premávajúcich vozidiel (elektromobily).
- Navrhovanú mimoúrovňovú križovatku Šahy – juh bude tiež potrebné posúdiť z hľadiska jej vplyvu na hluk v okolí, prípadne navrhnuť protihlukové opatrenia.

Výsledky hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti „Cesta I/66 Šahy - obchvat“ v obidvoch variantoch, pri zabezpečení výstavby protihlukových stien a dodatočnej protihlukovej ochrany najbližších objektov, nepreukázali možné negatívne vplyvy na zdravie obyvateľov v najbližšej obytnej zástavbe ani zhoršenie podmienok bývania.

Spracovaná akustická štúdia (Hruškovič a kol., 2022) preukázala, že variantné riešenie spôsobuje iba zanedbateľné rozdiely v predikovaných hladinách hluku v sledovanom vonkajšom chránenom prostredí. Všetky stanovené hladiny hluku z pozemnej dopravy v referenčných bodoch neprekračujú najvyššie prípustné hodnoty podľa Tab.1 pre hluk z dopravy podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. s výnimkou referenčného bodu 3, kde dochádza k prekročeniu najvyšších prípustných hodnôt pre referenčný interval noc. Jedná sa o samostatne stojaci rodinný dom na parcele č. 3507/2, súpisné číslo 787 v blízkosti železničnej trate. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie sa preto odporúča detailnejšie analyzovať toto územie a navrhnuť prípadné protihlukové opatrenia.

Rozptylová štúdia potvrdila, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach neprekračujú legislatívou stanovené limitné hodnoty ani pri kumulatívnom vplyve s požadovými koncentraciami. (Hruškovič a kol., 2022).

Územný plán mesta Šahy definuje koridor navrhovaný pre vybudovanie obchvatu mesta Šahy v súlade s navrhovaným variantom 2 ako koridor cesty I. triedy s rezervou pre jej rozšírenie. Variant 1 (situovaný v úvodnej časti úseku západne od koridoru variantu 2) nie je v súlade s návrhom definovaným územným plánom mesta Šahy.

Odhad investičných nákladov na výstavbu variantu 1 vyšší ako v prípade variantu 2 (variant 1 = 65,6 mil. EUR bez DPH, variant 2 = 56,1 mil. EUR bez DPH).

Navrhované realizované varianty sú z pohľadu potenciálnych vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie identické. Pri zohľadnení súladu navrhovanej činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou mesta Šahy a výškou predpokladaných investičných nákladov na výstavbu preferujem realizáciu variantu 2 (modrý).

Potenciálne vplyvy zámeru presahujúce štátne hranice

Obchvat mesta Šahy je navrhovaný ako cesta I. triedy (I/66) v dvoch variantoch, ktoré zohľadňujú výhľadové smerovanie trasy rýchlostnej komunikácie R3 s prepojením na cestnú sieť susednej Maďarskej republiky.

K otázke vzájomnej koordinácie prípravy slovenskej rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy – št. hranica a maďarskej rýchlostnej cesty M2 Vác – št. hranica spolu s určením bodu ich prepojenia na spoločnej štátnej hranici bolo zorganizované rokovanie zástupcov rezortov dopravy a investorov 3. 11. 2015 na Ministerstve dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Záverom predmetného stretnutia bolo predbežne dohodnuté trasovanie slovenskej rýchlostnej cesty R3 a maďarskej rýchlostnej cesty M2 s bodom prepojenia na spoločnej štátnej hranici v priestore existujúceho prepojenia cesty I/66 a štátnej cesty č. 2 (bývalý hraničný priechod Šahy – Parassapuszta).

Zosumarizovaním vplyvov navrhovanej činnosti, ktoré sú popísané v predkladanom zámere činnosti môžeme konštatovať, že z hľadiska lokalizácie sú tieto „užšie viazané“ na oblasť koridoru navrhovanej cesty. Priame vplyvy navrhovanej činnosti, ktoré by mali zásadný vplyv na zmenu parametrov zložiek životného prostredia na území susednej Maďarskej republiky nepredpokladáme.

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene intenzity dopravy ani iných dopravných charakteristík na komunikáciách za hranicami Slovenskej republiky.

Porovnanie variantov a návrh optimálneho variantu

Ako už bolo naznačené v predchádzajúcej kapitole, ponechanie dopravnej situácie v súčasnom stave (nulový variant) neprináša žiadne východiská pre riešenie problémov súvisiacich s vysokým dopravným zaťažením zastavaného územia mesta Šahy. Nulový variant považujeme pri súhrnnom porovnaní (realizačné varianty 1 a 2 + nulový variant) za najmenej vhodný.

Súčasnú nevyhovujúcu situáciu je možné pri odkladanom riešení vo forme vybudovania rýchlostnej komunikácie R3 zabezpečiť vybudovaním cestného obchvatu mesta Šahy ako cesty I. triedy situovanej v koridore budúcej rýchlostnej cesty R3 (v cca km 65,0 – 69,5) v požadovanom šírkovom usporiadaní kategórie C 11,5/100. Návrh trasy obchvatu mesta je teda riešený v dvoch variantoch (variant 1 – červený a variant 2 – modrý).

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti obidvoch posudzovaných variantov identifikované v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie pri dodržaní navrhovaných opatrení nedosahujú parametre, ktoré by spôsobovali významné zmeny kvality životného prostredia dotknutého územia a jeho širšieho okolia a taktiež nevytvárajú predpoklady pre negatívne ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľov širšieho dotknutého územia.

Súlad navrhovanej činnosti s UPN mesta Šahy, ekonomické dôvody, technické a dopravné posúdenie prezentované v technickej štúdii ((Dúbravský, Longauer a kol., 2020) preferuje riešenie obchvatu mesta Šahy vo variante 2 (modrý).

Na základe informácií uvedených v predchádzajúcich kapitolách považujeme realizáciu posudzovanej činnosti v predkladanom realizačnom variante 2 za environmentálne prijateľnú a realizačný variant 2 považujeme z hľadiska vplyvov na životné prostredie za realizovateľný a akceptovateľný. Navrhované opatrenia sú z hľadiska technicko-ekonomickej realizovateľnosti taktiež realizovateľné.

Vypracoval:

ENVIGEO, a.s.

Kynceľová 2

974 11 BANSKÁ BYSTRICA 11

tel. 048/47 124 30

e-mail: envigeo@envigeo.sk

www.envigeo.sk

Zodpovedný zástupca spracovateľa

RNDr. Pavol TUPÝ

predseda predstavenstva

Ing. Milan PONIŠŤ

zodpovedný riešiteľ