

RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 NOVÉ ZÁMKY - ČAKA



ZÁMER

Objednávateľ:



Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Bratislava

Spracovateľ:



DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Bratislava

august 2009

OBSAH

I.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	1
II.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	1
III.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	9
III.1.	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ	9
III.1.1.	Geologické pomery	9
III.1.2.	Geomorfologické pomery	9
III.1.3.	Klimatické pomery	10
III.1.4.	Voda	11
III.1.5.	Pôdne pomery	12
III.1.6.	Rastlinstvo	13
III.1.7.	Živočíšstvo	15
III.2.	KRAJINA, KRAJINNÝ OBRAZ, STABILITA, OCHRANA	16
III.2.1.	Krajina a jej štruktúra	16
III.2.2.	Scenéria krajiny	16
III.2.3.	Chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny	16
III.2.4.	Územný systém ekologickej stability	18
III.3.	OBYVATEĽSTVO, JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNO – HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	18
III.3.1.	Charakteristika územia okresov a sídiel	18
III.3.2.	Priemysel	23
III.3.3.	Polnohospodárstvo	23
III.3.4.	Lesné hospodárstvo	24
III.3.5.	Infraštruktúra	24
III.3.5.1.	Doprava	24
III.3.5.2.	Zásobovanie elektrickou energiou	26
III.3.5.3.	Zásobovanie plynom	26
III.3.5.4.	Zásobovanie pitnou vodou	26
III.3.5.5.	Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd	27
III.3.6.	Rekreácia a cestovný ruch	27
III.3.7.	Kultúrohistorické pamiatky	27
III.3.8.	Archeologické pamiatky	28
III.4.	SÚČASNÝ STAV KVALITY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA	28
III.4.1.	Ovzdušie	28
III.4.2.	Hluk a emisie z dopravy	30
III.4.3.	Radónové riziko	31
III.4.4.	Kvalita vôd	31
III.4.5.	Skládky, smetiská, devastované plochy	31
III.4.6.	Stav kvality pôd	33
III.4.7.	Zdravotný stav lesných porastov	33
III.4.8.	Súčasný zdravotný stav obyvateľstva	33
IV.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A O MOŽNOSTIACH OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE	36
IV.1.	POŽIADAVKY NA VSTUPY	36

IV.1.1.	Záber plôch	36
IV.1.2.	Spotreba vody	36
IV.1.3.	Ostatné surovinové a energetické zdroje	37
IV.1.4.	Dopravná a iná infraštruktúra	38
IV.1.5.	Nároky na pracovné sily	39
IV.1.6.	Iné nároky	39
IV.2.	ÚDAJE O VÝSTUPOCH	40
IV.2.1.	Zdroje znečistenia ovzdušia	40
IV.2.2.	Odpady	44
IV.2.3.	Hluk	46
IV.2.4.	Žiarenie, iné fyzikálne polia, teplo, zápach a iné výstupy	48
IV.2.5.	Dopravná prognóza	48
IV.2.6.	Vyvolané investície	49
IV.3.	ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	55
IV.4.	HODNOTENIE ZDRAVOTNÝCH RIZÍK	55
IV.5.	ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA	58
IV.6.	POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HLADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA	58
IV.6.1.	Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity	58
IV.6.1.1.	Znečistenie ovzdušia a hluk z dopravy	58
IV.6.1.2.	Narušenie pohody a kvality života obyvateľov	58
IV.6.1.3.	Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti	59
IV.6.1.4.	Vplyvy na sídla	60
IV.6.1.5.	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky....	62
IV.6.1.6.	Vplyvy na poľnohospodársku výrobu	68
IV.6.1.7.	Vplyvy na lesné hospodárstvo	69
IV.6.1.8.	Vplyvy na priemysel	69
IV.6.1.9.	Vplyvy na dopravu	69
IV.6.1.10.	Vplyvy na rekreáciu	70
IV.6.1.11.	Vplyvy na infraštruktúru	70
IV.6.2.	Vplyvy na prírodné prostredie	70
IV.6.2.1.	Vplyvy na horninové prostredie	70
IV.6.2.2.	Vplyvy na kvalitu ovzdušia, zmeny miestnej klímy	73
IV.6.2.3.	Vplyvy na vodu	74
IV.6.2.4.	Vplyvy na pôdu	75
IV.6.2.5.	Vplyvy na biotu	75
IV.6.2.6.	Vplyvy na krajinu a územný systém ekologickej stability	76
IV.7.	ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE	77
IV.8.	VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU SPÔSOBIŤ VPLYVY S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽP V DOTKNUTOM ÚZEMÍ	77
IV.9.	ĎALŠIE MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU ČINNOSTI	77
IV.10	OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	77
IV.10.1.	Územno – plánovacie opatrenia	77

IV.10.2.	Organizačné a technické opatrenia	77
IV.10.3	Kompenzačné opatrenia	85
IV.11	POSÚDENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ÚZEMIA, AK BY SA NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ NEREALIZOVALA	85
IV.11.1.	Dopravná prognóza pre stav bez realizácie	85
IV.11.2.	Hluk	87
IV.11.3.	Emisie z dopravy	87
IV.12	POSÚDENIE SÚLADU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNO-PLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠÍMI RELEVANTNÝMI DOKUMENTMI	88
IV.13	ĎALŠÍ POSTUP HODNOTENIA VPLYVOV S UVEDENÍM NAJZÁVAŽNEJŠÍCH OKRUHOV PROBLÉMOV	90
V.	POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU	91
V.1.	TVORBA SÚBORU KRITÉRIÍ A URČENIE ICH DÔLEŽITOSTI NA VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU	91
V.2.	VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU ALEBO STANOVENIE PORADIA VHODNOSTI PRE POSUDZOVANÉ VARIANTY	93
V.3.	ZDÔVODNENIE NÁVRHU OPTIMÁLNEHO VARIANTU	95
VI.	MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA	97
VII.	DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE K ZÁMERU	97
VII.1.	ZOZNAM TEXTOVEJ A GRAFICKEJ DOKUMENTÁCIE, KTORÁ SA VYPRACOVALA PRE ZÁMER A ZOZNAM HLAVNÝCH POUŽITÝCH MATERIÁLOV	97
VII.2.	ZOZNAM VYJADRENÍ A STANOVÍSK K NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRED VYPRACOVANÍM ZÁMERU	98
VIII.	POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	98
VIII.1.	SPRACOVATELIA ZÁMERU	98
VIII.2.	POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV PODPISOM OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	99

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- I.1. **NÁZOV :** Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava
- I.2. **IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO :** 35 919 001
- I.3. **SÍDLO :** Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava
- I.4. **OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA :** Ing. Juraj Čermák, CSc.
Investičný riaditeľ
- I.5. **OSOBA OPRÁVNENÁ POSKYTOVAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI :**
- | | |
|---|--|
| Ing. Anna Holásková
NDS, a.s. Bratislava
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava
anna.holaskova@ndsas.sk | Ing. Marián Linduška
NDS, a.s. Bratislava
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava
marian.linduska@ndsas.sk |
|---|--|

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

- II.1. **NÁZOV:** Rýchlostná cesta R7 Nové Zámky - Čaka
- II.2. **ÚČEL:** Účelom výstavby rýchlostnej cesty R7 je zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť cestnej dopravy na dotknutej cestnej sieti a znížiť negatívne dopady z cestnej dopravy na životné prostredie dotknutých obcí. Rýchlostná cesta R7 je súčasťou základného systému diaľničných a rýchlostných ciest. Predmetná stavba zlepši podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu, umožní prepojenia západ – východ a zvýši plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky .
- II.3. **UŽÍVATEĽ:** Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
- II.4. **CHARAKTER NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:** Novostavba
- II.5. **UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:**
kraj: Nitriansky
okres: Nové Zámky, Komárno, Levice
katastrálne územie: Nové Zámky, Bajč - Vlkanovo, Bánov, Bešeňov, Pribeta, Čechy, Dedinka, Dvory nad Žitavou, Kolta, Semerovo, Veľké Lovce, Čaka
- II.6. **PREHLADNÁ SITUÁCIA UMIESTNENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:** vid' obr. č. 1
- II.7. **TERMÍN ZAČATIA A SKONČENIA VÝSTAVBY A PREVÁDZKY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:**
Plánovaný termín začatia činnosti : 2019
Plánovaný termín ukončenia činnosti: 2021

II.8. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA:

Technická štúdia **Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Lučenec, úsek Nové Zámky – Čaka**, vypracovaná v roku 2005 DOPRAVOPROJEKT-om, a.s., navrhuje variantné riešenia rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka s maximálnou snahou o rešpektovanie zastavaných území miest a obcí, územného rozvoja dotknutých miest a obcí, ochranných pásiem a chránených lokalít.

V úseku Nové Zámky – Čaka sú trasy variantov R7 vedené rovinatým až mierne zvlneným terénom, prevažne poľnohospodársky využívaným územím, mimo zastavané územia obcí a miest. Trasy variantov R7 križujú väčšie toky ako sú rieka Nitra a Stará Žitava. V úseku od Bešeňova a obce Semerovo po obec Čaka je územie pahorkatinné, poľnohospodársky využívané, s lesnými porastmi. V riešenom území sa nachádzajú aj viaceré chránené územia, ktoré ovplyvnili návrh trás R7. Všetky varianty sa spájajú na konci úseku v mieste jestvujúceho prechodu c.I/75 cez Bešiansku pahorkatinu, t.j. koridorom, ktorým sa obchádzajú súvislé lesné porasty Famianskeho lesa a Ludinského hája medzi obcou Kolta a Farná, ako aj medzi obcou Veľké Lovce a Dedinka.

Križovatky rýchlostnej cesty s cestami I. triedy a vybranými cestami II. triedy sú navrhnuté mimoúrovňové. Ostatné cesty III. triedy a vybrané poľné cesty sú riešené mimoúrovňovo ponad, alebo popod rýchlostnú cestu R7.

Okrem objektu rýchlostnej cesty R7 bude potrebné vybudovať :

- preložky ostatných ciest,
- mostné objekty,
- oporné a zárubné múry,
- preložky závlah a úprava meliorácií
- kanalizácie,
- prekládky a ochranu inžinierskych sietí (silnoprúdových a slaboprúdových vedení, plynovodov, vodovodov).

Rýchlostná cesta R7 je v úseku Nové Zámky – Čaka navrhovaná v nasledujúcich variantoch riešenia:

VARIANT A,B,E (červený)

Trasa rýchlostnej cesty R7 je vedená rovinatým až mierne zvlneným terénom, prevažne poľnohospodársky využívaným územím, mimo zastavané územia obcí a miest.

Začiatok úseku R7 je v km 76,668 (76,451 B), v križovatke R7 s cestou I/64 severne od mesta Nové Zámky. Trasa R7 ďalej pokračuje východným smerom, mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 140 Nitra – Nové Zámky, cestu III/06420 a obchádza južný okraj obec Bánov. V mieste križenia rieky Nitra obchádza SKUEV0084 Zátoň, križuje prírodnú pamiatku potok Chrenovka a rieku Stará Žitava. Severne od obce Bešeňov križuje cestu II/511 a cestu III/5802, obchádza miestne vinice a lesný porast Drienina severne od obce Čechy. Koniec riešeného úseku je v km 99,317 (99,100 B), v údolí Dedinského potoka, západne od obce Čaka, v mieste MÚK s cestou III/50817, ktorá je napojená na cestu I/75.

Základné údaje o úseku :

- | | |
|--------------------|-------------------------------|
| – kategória R7 | R 25,5 / 120 |
| – dĺžka trasy | 22,649 km A (22,649 km B, F) |
| – smerové polomery | od 2 000 do 11 000 m |
| – pozdĺžne sklony | od 0,05 % do 4,50 % |

Návrhová rýchlosť R7 je v tomto úseku znížená na 100 km/h z dôvodu prechodu trasy cez členitejší, pahorkatinný terén, kde sú navrhnuté aj max. pozdĺžne sklony 4,5 % za účelom zníženia ekonomickej náročnosti stavby.

Na rýchlostnej ceste R7 sú navrhnuté nasledovné mimoúrovňové križovatky :

- „Bešeňov“
- „Čaka“

Malá odpočívka je navrhnutá pri obci Bešeňov.

VARIANT B1,C (modrý)

Trasa rýchlostnej cesty R7 je vedená rovinatým až mierne zvlneným terénom, prevažne poľnohospodársky využívaným územím, mimo zastavané územia obcí a miest.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 je v km 84,147 B1 (82,227 C), v križovatke rýchlostnej cesty s cestou I/64 južne od mesta Nové Zámky. Trasa R7 ďalej pokračuje východným smerom, mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 135 Nové Zámky – Komárno, rieku Žitavu a Pribetský kanál, južne od obce Vlkano vo cestu II/511, mimoúrovňovo železničnú trať č. 130 Nové Zámky – Štúrovo. Od km 97,571 B1 (95,651 C) po km 102,256 B1 (100,336 C) je vedená v tesnom súbehu s existujúcou cestou I/75. Ďalej zo severu obchádza obec Kolta a končí v km 107,725 B1 (105,805 C) v údolí Dedinského potoka, západne od obce Čaka, v mieste MÚK s cestou III/50817, ktorá je napojená na cestu I/75.

Základné údaje o úseku :

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| – kategória R7 | R 25,5 / 120 |
| – dĺžka trasy | 23,578 km B1 (23,578 km C) |
| – smerové polomery | od 1 200 do 5 000 m |
| – pozdĺžne sklony | od 0,02 % do 4,50 % |

Návrhová rýchlosť R7 je v tomto úseku znížená na 100 km/h, z dôvodu prechodu trasy cez členitejší, pahorkatinný terén, kde sú navrhnuté aj max. pozdĺžne sklony 4,5 %, za účelom zníženia ekonomickej náročnosti stavby.

Na rýchlostnej ceste je navrhnutá nasledovná mimoúrovňová križovatka „Čaka“

Pri Červenom majeri je navrhnutá úrovňová styková križovatka cesty I/75 s cestou III/50853 a malá odpočívka „Červený majer“.

Súbežná cesta je po ceste I/75 v úseku od Nové Zámky – Čaka vedená po trase Nové Zámky – Dvory nad Žitavou – Semerovo – Kolta – Čaka. Po prejazde Novými Zámkami, podjazdom pod železničnou traťou č. 130 Bratislava – Štúrovo, pokračuje trasa cesty I/75 smerom na Dvory nad Žitavou. Kategória cesty je C9,5, čo umožňuje dosiahnuť rýchlosť 80 až 90 km/h, až na úsek tesne pred Dvormi nad Žitavou, kde smerové pomery umožňujú iba rýchlosť 65 km/h. Smerové pomery v Dvoroch nad Žitavou umožňujú rýchlosť cca 45 až 50 km/h. Vzdialenosť IBV od cesty je po oboch stranách 10 m. V ďalšom úseku sa trasa cesty I/75 dostáva do členitejšieho terénu Podunajskej pahorkatiny. Výškové pomery na úseku Dvory nad Žitavou – Kolta dovoľujú jazdu rýchlosťou 70 km/h, miestami 90 km/h.

Cesta I/75 má asfaltový kryt. Smerové a výškové vedenie, ako aj šírkové usporiadanie ciest, vyhovuje potrebám pre súbežné cesty. Na hore uvedenej trase nie sú bodové závady, ktoré by bolo potrebné nevyhnutne riešiť.

Rýchlostná cesta bude vybavená:

- záchytnými a vodiacími bezpečnostnými zariadeniami (zvodidlá, smerové stĺpiky, tabule, vodiace a odrazné pružky),
- zvislým a vodorovným dopravným značením,
- staničením cesty,
- omedzníkováním hranice pozemku cesty,
- vegetačnými úpravami (kríková a stromová výsadba),
- informačným systémom.

Súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R7 sú aj preložky a úpravy ciest I., II., III. triedy a poľných ciest. Všetky križenia ciest a poľných ciest sú riešené mimoúrovňovo, nadcestím alebo podcestím, s nevyhnutnými smerovými a výškovými úpravami ciest. Šírkové usporiadanie sa uvažuje v nasledovných kategóriách :

- preložky ciest I. triedy, kat. C11,5/80
- preložky ciest II. triedy, C9,5/60
- preložky ciest III. triedy, C7,5/50
- preložky poľných ciest, P6/40.

Podrobne je rozsah preložiek ciest v jednotlivých variantoch riešený v kapitole IV.1.4. Dopravná a iná infraštruktúra.

Základné údaje o navrhovaných variantoch rýchlostnej cesty R7:

UKAZOVATEĽ	VARIANT	
	A,B,E	B1,C
Celková dĺžka trasy (km)	22,649	23,578
Počet križovatiek (ks)	3	2
Mostné objekty (m ²):	39 296,80	23 863,30
Mosty na R7:	34 815,00	17 934,00
Mosty nad R7:	4 481,80	5 929,30
Mostné objekty R7 (m) :	3 056,00	1 912,00
- do 50 m	68,00	63,00
- 50 m až 100 m	642,00	763,00
- nad 100 m	2 346,00	1 086,00
Múry : gravitačné (m ³)	39 970,00	29 800,00
Preložky vodovodov (m)	-	-
Preložky silnoprúdových vedení (m')	1 100,00	-
Preložky slaboprúdových vedení (m')	-	6 000,00
Preložky plynovodu (m')	600,00	200,00
Počet objektov určených k likvidácii (ks)	-	-
Preložky závlah (m)	2 200,00	2 300,00
Trvalý záber pozemkov (m ²)	1 277 740	1 338 980
Dočasný záber pozemkov (m ²)	386 630	387 350
Trvalý záber PPF (m ²)	1 189 210	1 225 990
Dočasný záber PPF (m ²)	332 640	338 910
Trvalý záber viníc (m ²)	-	-
Dočasný záber viníc (m ²)	-	-
Trvalý záber lesov (m ²)	19 550	31 000
Dočasný záber lesov (m ²)	8 140	8 100
Trvalý záber ostatných plôch (m ²)	68 980	81 990
Dočasný záber ostatných plôch (m ²)	140 270	106 950

II.9. ZDÔVODNENIE POTREBY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ LOKALITE:

Trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky - Čaka je súčasťou uceleného ťahu R7 Bratislava – Lučenec. Vláda Slovenskej republiky schválila uznesením č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010. Programom bola definovaná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry, postup prípravy a výstavby jednotlivých úsekov a určené priority do roku 2010 v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR, cieľmi Dopravnej politiky SR do roku 2015 a operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013. V Správe o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010 (schválená Uznesením vlády č. 882/2008 z 3.12.2008) bola sieť nadradenej cestnej infraštruktúry aktualizovaná aj o úsek R7 Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

Potreba zabezpečenia kvalitnej, rýchlej a bezpečnej dopravy vyplýva z rozvoja aktivít a investícií v jednotlivých regiónoch a zo zvyšovania intenzity dopravy na jestvujúcich cestách. Zároveň vystupuje do popredia potreba ochrany obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami vysokej intenzity dopravy na kvalitu životného prostredia.

II.10. CELKOVÉ NÁKLADY:

	Náklady na stavebné objekty bez DPH (tis. Sk/tis. €)	Stavebné náklady bez DPH (tis. Sk/tis. €)	Náklady na 1 km rých. cesty (tis. Sk/tis. €)
Variant A,B,E	5 158 196/171 221	6 483 228/215 204	286 249/9 502
Variant B1,C	4 314 949/143 230	5 489 876/182 231	232 839/7 729

*Náklady na výstavbu jednotlivých variantov rýchlostnej cesty R7 sú prevzaté z technickej štúdie a prepočítané na cenovú hladinu roku 2009

II.11. DOTKNUTÁ OBEČ: Nové Zámky, Bajč - Vlkanovo, Bánov, Bešeňov, Pribeta, Čechy, Dedinka, Dvory nad Žitavou, Kolta, Semerovo, Veľké Lovce, Čaka

II.12. DOTKNUTÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ: Nitriansky

II.13. DOTKNUTÉ ORGÁNY:

Dotknutým orgánom je v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, orgán štátnej správy, ktorého záväzný posudok, súhlas, stanovisko, alebo vyjadrenie, vydávané podľa osobitných predpisov, podmieňujú povolenie činnosti.

V tejto súvislosti je to predovšetkým:

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Ministerstvo životného prostredia SR
- Ministerstvo pôdohospodárstva SR
- Ministerstvo hospodárstva SR
- Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR
- Pamiatkový úrad SR
- Krajský úrad životného prostredia Nitra
- Krajský pozemkový úrad Nitra
- Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Nitra
- Krajský pamiatkový úrad Nitra
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Komárno
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Nové Zámky
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Levice
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Nové Zámky
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Komárno
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Levice
- Obvodný úrad životného prostredia Nové Zámky
- Obvodný úrad životného prostredia Komárno
- Obvodný úrad životného prostredia Levice
- Obvodný úrad odbor krízového riadenia Komárno
- Obvodný úrad odbor krízového riadenia Nové Zámky
- Obvodný úrad odbor krízového riadenia Levice
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Levice
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Komárno
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Nové Zámky
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
- Slovenský plynárenský priemysel Bratislava
- Slovak Telecom, a.s.
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
- Letecký úrad Slovenskej republiky

II.14. POVOĽUJÚCI ORGÁN :

Povoľujúcim orgánom je v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, obec alebo orgán štátnej správy príslušný na vydanie rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Levice
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Nové Zámky
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Komárno
- Obvodný úrad životného prostredia Levice
- Obvodný úrad životného prostredia Nové Zámky

- Obvodný úrad životného prostredia Komárno
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Levice
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Komárno
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Nové Zámky
- Mestský úrad Nové Zámky
- Obecný úrad Bajč
- Obecný úrad Bánov
- Obecný úrad Bešeňov
- Obecný úrad Pribeta
- Obecný úrad Čechy
- Obecný úrad Dedinka
- Obecný úrad Dvory nad Žitavou
- Obecný úrad Kolta
- Obecný úrad Semerovo
- Obecný úrad Veľké Lovce
- Obecný úrad Čaka

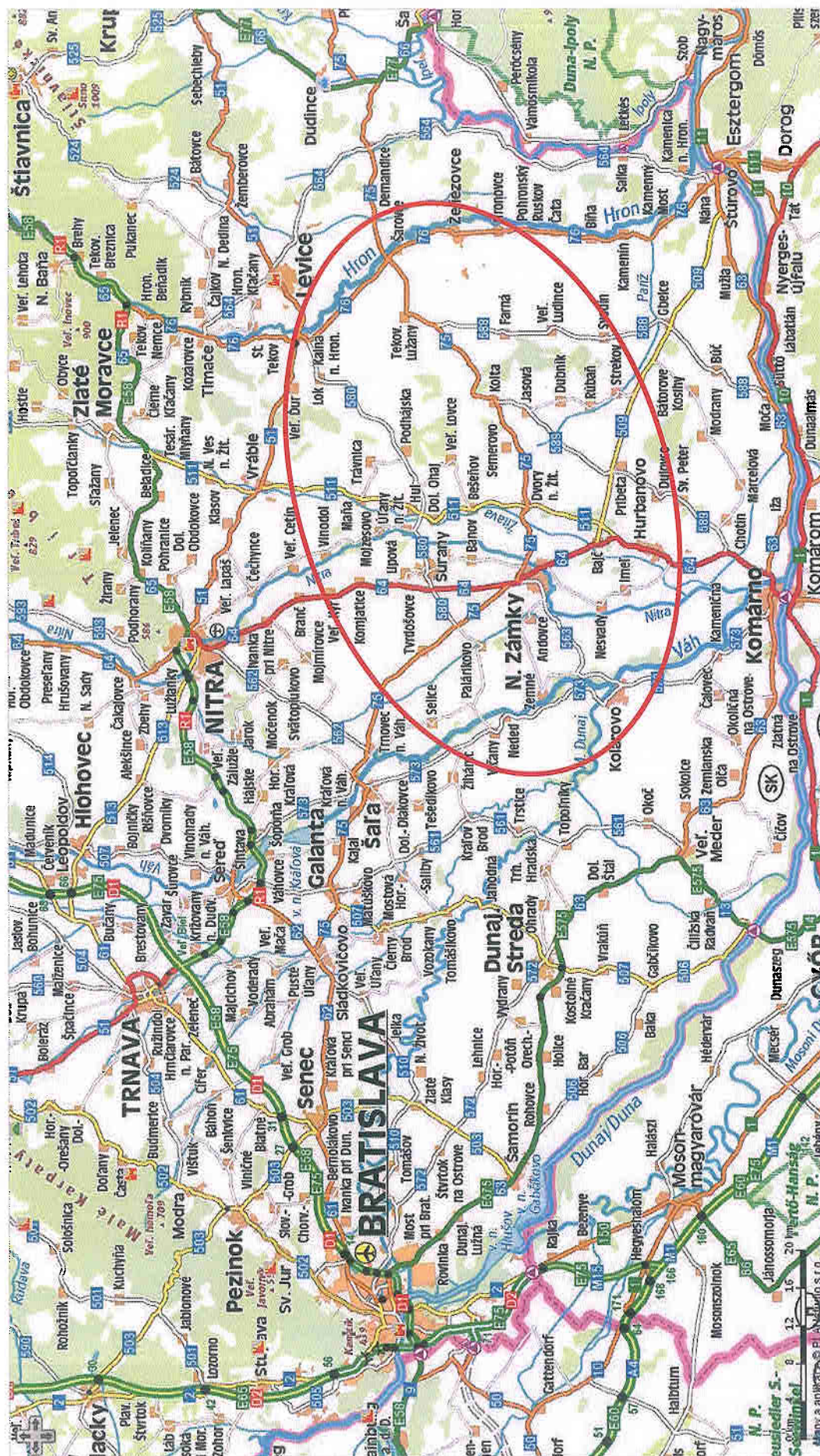
II.15. REZORTNÝ ORGÁN: Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky

II.16. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Zámer činnosti sa pripravuje s cieľom následného vydania územného rozhodnutia pre navrhovanú činnosť v zmysle stavebného zákona.

II.17. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE:

Vplyvy činnosti na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.



III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

III.1. CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

III.1.1. Geologické pomery

Podložie dotknutého územia je tvorené len kvartérnymi sedimentmi – prevažne fluviálnymi s terasovým vývojom, ktoré sú lokálne prekryté eolickými sedimentmi zastúpenými sprašami, sprašovými hlinami, viatymi pieskami prípadne preplavenými sprašovými hlinami.

V úseku východne od Bešeňova a Semerova je podložie budované prevažne kvartérnymi terasovými sedimentmi, ktoré sú prekryté sprašami, sprašovými hlinami prípadne splachovými hlinami. Podľa genézy ich môžeme rozdeliť na tieto základné typy:

fluviálne
eolické
deluviálne
proluviálne
organické

V menšej miere sa vyskytujú ich kombinácie eolicko-deluviálne, deluviálno-fluviálne. V predmetnom území sa nachádzajú:

Fluviálne sedimenty – tvoria jeden z najvýznamnejších genetických typov. Ich rozšírenie je viazané na oblasť Podunajskej nížiny, na aluviálne nivy Nitry, Žitavy a ich väčších prítokov. Fluviálne sedimenty sú vyvinuté buď v údolných nivách, alebo ako pozostatok ich dávnejšej činnosti vo forme terás.

Povrchovú vrstvu aluviálnych nív tvoria sedimenty nivnej fácie – piesčité hliny, hliny, ílovité hliny až íly. Ich mocnosť je veľmi premenlivá od 0,50 m do 3 m, miestami až do 4-5 m. V miestach mŕtvych ramien sa môžu vyskytovať sedimenty hnílokalového charakteru. V údolnej nive ľpľa na báze povodňového krytu vystupujú sivé a tmavo-sivé íly s polohami ílovitého piesku a hliny s rastlinnými zvyškami. V nadloží ílov vystupuje čiernosivá humózná hlina o hrúbke 0,30-0,40 m (pochovaný pôdny horizont).

Pod pokryvnými sedimentmi vystupuje akumulácia korytových štrkov. Mocnosť tejto akumulácie je v jednotlivých údolných nivách rozdielna a dosahuje hrúbku 4-12m, u menších tokov 2-3 m. V nadloží korytovej fácie sú sporadicky zachované piesky.

Terasové sedimenty v niekoľkých terasových stupňoch sú vyvinuté nad údoliami väčších tokov. Terasy sú tvorené zahlinenými štrkami rôzneho petrografického zloženia. Mocnosť terasových štrkov kolíše od 2 do 12 m. V nadloží fluviálneho súvrstvia leží 1-10 m hrubá vrstva spraší a sprašových hlien.

Eolické sedimenty – sú zastúpené sprašou a sprašovou hlinou, sporadicky v okolí Nových Zámok aj viatymi pieskami. Charakter spraší sa mení v horizontálnom i vertikálnom smere, sú vápnité a nevápnité, obsahujú konkrécie CaCO₃. Sprašové sedimenty sa vyskytujú v dolinách Nitry, Žitavy, na terasách a na svahoch kotlinovej pahorkatiny – Hronská pahorkatina. Hrúbka sprašových sedimentov je od 1 do 20 m. .

Deluviálne sedimenty – litologický charakter deluviálnych sedimentov priamo závisí od geologickej stavby územia, najmä od litologicko – petrografického charakteru podložných hornín. Prevažne sa vyskytujú svahové piesčité hliny a ílovité hliny, lokálne môžu obsahovať valúny štrkov a úlomkov podložných hornín. Miestami sú deluviálne hliny premiešané prípadne prekryté sprašou.

Tektonika

Tektonická stavba Podunajskej nížiny je podmienená prítomnosťou neotektonických zlomových systémov SV-JZ a SZ-JV smerov, ktoré rozčlenili túto oblasť na kryhy s diferencovaným poklesávaním od okraja smerom k centrálnej depresii – Gabčíkovej prepadline. Východná časť územia, ktorá je súčasťou Podunajskej nížiny predstavuje zo štruktúrneho hľadiska okrajovú časť panvy, ktorá sa vyznačuje zlomovo-kryhovou stavbou. Doliny Nitry a Žitavy sú viazané na zlomy SZ-JV až SSZ-JJV.

III.1.2. Geomorfologické pomery

Z hľadiska geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, Lukniš, 1980) patrí záujmové územie do oblasti Podunajskej nížiny. Západná časť územia po Dvory nad Žitavou patrí do geomorfologického celku

Podunajská rovina, východná časť územia do celku Podunajská pahorkatina. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnú poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej lability prebieha aj v súčasnosti. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché. Celkový sklon západnej časti územia po hranicu Váhu je zo SZ na JV, východná časť sa zvažuje k juhu. Maximálne výšky územia pri Dunajskej Strede dosahujú 115 m n.m., pri Kolárove sa pohybujú okolo 109 m n.m. a potom východne smerom k Novým Zámkom opäť stúpajú na úroveň 115 m n.m. a smerom k Palárikovu ešte o 1-2 m vyššie. Geomorfologická diferenciácia územia je výsledkom dvoch antagonisticky pôsobiacich procesov: nerovnomerného tektonického poklesávania a nerovnomernej sedimentácie splavenín riečnej siete na poklesávajúce územie (Lukniš – Mazúr, 1959). Na vzniku vyvýšených foriem reliéfu sa podieľala najmä eolická činnosť.

Podunajská pahorkatina je zastúpená severne od Nových Zámkov južnými výbežkami Nitrianskej tabule, v krátkych úsekoch južnou časťou Dolnonitrianskej nivy, východne od Dvorov nad Žitavou patrí územie do Hronskej pahorkatiny, podcelku Bešianska pahorkatina.

Nitrianska tabuľa tvorí ploché relatívne málo rozčlenené územie. Najnižšie položeným územím sú riečne nivy Nitry a Žitavy s nadmorskou výškou 115 – 120 m n.m.. Na východnej strane rieky Žitavy v úseku Dvory nad Žitavou – Bešeňov prebieha morfológicky málo výrazný pás tvorený terasou Žitavy.

Bešianska pahorkatina má mierne zvlnený nízky reliéf, rozčlenený plytkými, väčšinou úvalinovitými dolinami. Povrch chrbtov je väčšinou mierne zaoblený, miestami je však plochý. Na svahoch sú často úvaliny, výmole a úvozy. Doliny majú úvalinovitý charakter s veľmi nestálými tokmi, výrazne ovplyvňovanými povrchovými zrážkami.

III.1.3. Klimatické pomery

Sledované územie patrí do klimatickej oblasti teplej, ktorá má priemerne 50 a viac letných dní za rok (s denným maximom teploty vzduchu $\geq 25^{\circ}\text{C}$). Ročný úhrn zrážok sa pohybuje okolo 530 - 700 mm. V rámci danej klimatickej oblasti patrí územie do teplého, suchého okrsku s miernou zimou a s dlhším slnečným svitom - vo vegetačnom období nad 1 500 hodín a do teplého, mierne suchého, s miernou zimou. Oblať je vlhovo deficitná, hlavný deficit je vo vegetačnom období a je zhoršovaný častými vetrami. Prevláda severozápadné prúdenie.

Priemerné teploty v jednotlivých mesiacoch v roku ($^{\circ}\text{C}$)

mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
$^{\circ}\text{C}$	-1	0 - -1	4 - 5	9 - 10	15	18	20	20	15	10-9	5 - 4	1

Priemerný úhrn zrážok v jednotlivých mesiacoch v roku (mm)

mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
mm	30-35	30-35	35-40	45	50-60	45-50	60	50-60	45-50	50-60	50-60	50

Ďalšie klimatické charakteristiky

- priemerný počet letných dní v roku 60 - 70
- priemerný počet ľadových dní v roku do 30
- priemerný počet mrazových dní v roku 90 - 100
- priemerný počet dní so zrážkami 1 mm a viac 80 - 90
- priemerný počet dní so snehovou pokrývkou 40
- priemerný počet jasných dní 50 - 60
- priemerný počet dní s hmlou v roku do 50
- priemerný počet zamračených dní v roku 110 - 120

Relatívna početnosť smerov a sily vetra (%)

	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	bezvetrie
VI.-VIII.	15,5	3,6	4	7,5	10,5	8	15	27,5	8,4
XII.- II.	10	4	9,5	14	15	7	12	22	6,5
rok	12	7	6,5	14	14,5	8	12	20	6

III.1.4. Voda

Vodné toky

Územie dotknuté navrhovanou stavbou patrí k povodiu Dunaja, Nitry, Žitavy a východným okrajom zasahuje aj do povodia rieky Hron. Okrem hlavných vodných tokov je popretkávané množstvom ramien a kanálov. Vodárenské toky sa v záujmovom území nenachádzajú.

Skúmaným územím preteká rieka Nitra a jej najvýznamnejší ľavostranný prítok rieka Žitava. V blízkosti obce Bánov sa do hlavného toku Nitry vlieva Malá Nitra. Severne od Nových Zámkov v oblasti chatovej osady mesta sa do Nitry vlieva potok Chrenovka ako ľavostranný prítok. Územie na východ od rieky Nitry odvodňujú rôzne menšie toky ako Dedinský potok, Kvetnianka, Branovský potok a rôzne kanály.

V tejto oblasti poľnohospodári vybudovali viac malých vodných nádrží, ktoré slúžia ako rybníky miestneho významu a pre závlahy. Okrem toho sa vyskytujú štrkoviská využívané na rybné hospodárstvo a chov vodnej hydiny. Medzi Šuranmi a Dolným Ohajom bol vybudovaný kanál, ktorým sa vody Žitavy odvádzajú do rieky Nitra. Do pôvodného koryta Žitavy nezaústňujú významnejšie prítoky. Všetky vodné toky majú dažďovo – snehový typ odtoku s najvyššími priemernými mesačnými prietokmi v marci a najnižšími v novembri. Vysoké stavy sa vyskytujú vo februári až apríli, koncom jesene bývajú podružné maximá.

Vodohospodárskymi úpravami nadobudla Nitra charakter ovplyvnených tokov. Sústava melioračných kanálov sa vyznačuje rôznym stupňom antropogenizácie – od tokov s prirodzeným charakterom až po betónové prekryté kanály.

Vodné plochy

Na kvalitu životného prostredia vplývajú aj vodné nádrže, ktoré majú viacúčelové využitie. Okrem toho, že tvoria zdroje úžitkovej vody predovšetkým pre závlahy, plnia ochrannú protipovodňovú funkciu, slúžia na chov rýb, na rekreačné účely a tvoria významný krajínový prvok.

V širšom záujmovom území je vybudovaných niekoľko malých vodných nádrží a rybníkov. Na Branovskom potoku je vybudovaná MVN Semerovo a Češiarsky rybník. Na sútoku Lovčianskeho a Branovského potoka sa nachádza MVN Branovo.

K vodohospodárskym dielam patria i hydromelioračné zariadenia (HMZ) – závlahy a odvodnenia pozemkov, ktoré upravujú vodný režim poľnohospodárskych pozemkov. Najväčšia časť bola vybudovaná v rokoch 1960 – 1990. Správcom HMZ závlah a odvodnenia je od 1.7.2003 štátny podnik Hydromeliorácie Bratislava, ktorý sa odčlenil od predchádzajúceho správcu SVP, š.p., Banská Štiavnica. Závlahové systémy na poľnohospodárskej pôde sú technicky riešené čerpacími závlahovými stanicami. Odvodnenie pôd je realizované odvodňovacími kanálmi, priekopami a drenážnymi systémami.

Podzemné vody

Geologická stavba hodnoteného územia je základným faktorom podmieňujúcim charakter hydrogeologických pomerov. Jednotlivé hydrogeologické komplexy, ktoré môžeme v území vyčleniť sa líšia hydrofyzikálnymi vlastnosťami horninového prostredia a chemizmom podzemných vôd.

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska patrí záujmová oblasť do hydrogeologického regiónu :

Q074 Kvärtér medziriečia Podunajskej roviny

Predstavuje oblasť, v ktorej sa pri tvorbe sedimentov uplatňuje vplyv viacerých tokov, pričom v priebehu roka sa veľkosť územného vplyvu jednotlivých tokov mení. Ide o rozsiahle územie charakteristické vplyvom dolných tokov riek Malý Dunaj, Čierna voda, Váh, Nitra a Žitava. Zvodnené súvrstvie je tvorené spoločne sedimentmi kvartéru a levantu, ktoré zatiaľ nie je možné rozlíšiť. V podloží tejto formácie vystupuje súvrstvie pontu, prevažne pestré íly s ojedinělými polohami pieskov. Pozdĺž S hranice rajónu je podložie v hĺbke 10 – 30 m. Najhlbšie bolo zistené v okolí Kolárova, smerom na V opäť stúpa. V medzirieči Váhu a Nitry je v hĺbke 50 – 80 m, na V od obce Imeľ už len okolo 25 m. Podobne sa mení aj granulometrické zloženie sedimentov. V SZ časti rajónu sa vyskytuje najčastejšie frakcia 1- 4 cm a aj hrubšie štrky, piesky sú prevažne strednozrné. Vo V časti je materiál výrazne jemnejší, prevládajú strednozrné piesky s polohami drobných štrkov (1 - 3 cm). Hodnota koeficientu filtrácie značne kolíše v horizontálnom aj vertikálnom smere. Extrémne hodnoty sú $9 \cdot 10^{-5}$ až $4 \cdot 10^{-3}$ m/s, priemerné okolo $5 \cdot 10^{-4}$ m/s. V celej SZ časti rajónu sú bežné špecifické výdatnosti 10,0 – 56,0 l/s (najvýdatnejšie sú studne v okolí Jelky), smerom ku Kolárovu však klesajú pod 10,0 l/s. Východne od Váhu stredné hodnoty dosahujú cca 5,0 l/s, maximálne sú 10,0 – 15,0 l/s, minimálne okolo 1,0 l/s. Menšie výdatnosti, len niekoľko l/s sa vyskytujú aj

v okolí Selíc a Palárikova. Režim podzemných vôd v tomto rajóne je výslednicou vplyvov najmä väčších povrchových tokov a klimatických faktorov. Na značnej časti územia sú hlavným zdrojom dopĺňania zásob zrážky. Vplyv riek na režim hladín podzemných vôd možno pozorovať len v úzkom páse územia a len pri vysokých stavoch na riekach. Vody do rajónu prestupujú z dolín Váhu a Nitry.

N058 Neogén Hronskej pahorkatiny

Rozkladá sa na styku povodií Nitry, Hrona a Dunaja. Člení sa na subrajóny povodia Nitry, povodia Hrona a povodia Dunaja. Na V obmedzenia tvoria terasy Hrona, na Z alúvium riek Žitava a Nitra, na S obmedzenie tvoria vulkanity Pohronského Inovca a J sú terasy Dunaja. Pokryvné vrstvy sú tvorené kvartérnymi sedimentmi, ide prevažne o spraše a zbytky riečnych terás, v tomto rajóne bez hydrogeologického významu. Samotné neogénne sedimenty majú slabé zvodnenie. Výnimkou je oblasť Dvorov nad Žitavou, kde boli zistené priaznivé neogénne súvrstvia, z ktorých artézske vrty majú pozitívnu piezometrickú výšku (pretlak, preliv) nad úroveň terénu s výdatnosťou maximálne okolo 10,0 l/s, špecifická výdatnosť je cca 4,0 l/s. Vo zvyšných častiach rajónu možno na nižších kryhách v komplexe pontských sedimentov zachytiť niekoľko slabo zvodnených jemnopiesčitých polôh. Niektoré bývajú suché. Pri zachytení 2-5 polôh s celkovou hrúbkou 3-13 m sa dosiahla výdatnosť od 0,1 l/s do maximálne 2,0 l/s pri veľkých zníženiach.

Chránené vodohospodárske oblasti a vodárenské zdroje

Do záujmového územia nezasahuje žiadna chránená vodohospodárska oblasť (CHVO). Nachádza sa tu však niekoľko väčších vodárenských zdrojov (VZ), ktoré sú, resp. donedávna boli, využívané na hromadné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou v rámci obecných vodovodov a na ich ochranu boli stanovené ochranné pásma I. a II. stupňa. V regióne Nové Zámky sa jedná o nasledovné vodárenské zdroje:

- VZ Nové Zámky (objekty HN-1,2,4,5,6 a S-1 až S-4),
- VZ Dvory nad Žitavou (objekty HDŽ-3, HDŽ-7),
- VZ Dolný Ohaj (objekt D-1).

Zdroje minerálnych a geotermálnych vôd

V záujmovom území sa nachádzajú geotermálne vodné zdroje – vrty, ktoré sa využívajú zväčša na vykurovanie skleníkov a fóliovníkov i na rekreačné účely.

III.1.5. Pôdne pomery

Pôdny pokryv hodnoteného územia odráža zložitost' jeho kvartérneho vývoja. Na povrchu sú vyvinuté recentné pôdy, na viacerých miestach sú v hlbších partiách pozostatky fosílnych pôd. V zásade však možno pôdne typy sledovaného územia rozdeliť do nasledujúcich skupín:

- **Černozeme** : mycelárne karbonátové; lokálne černozeme erodované na sprašiach,
(prevažná časť územia) : na sprašiach; lokálne černozeme erodované,
: černozeme karbonátové a černozeme, sprievodné regozeme; na karbonátových pieskoch miestami s tenkým prekryvom spraší,
: černozeme degradované na sprašiach,
: černozeme slabo glejové, prevažne karbonátové, sprievodné čiernice a čiernice glejové; na starých fluvialných sedimentoch,
- **Čiernice** : čiernice, sprievodné čiernice glejové; prevažne na nekarbonátových nivných sedimentoch,
(okolie Nových Zámkov) : čiernice glejové, sprievodné čiernice a gleje; na karbonátových aj nekarbonátových nivných sedimentoch,
- **Hnedozeme** : hnedozeme miestami erodované hnedozeme; na sprašiach.
(východná časť územia)

Z hľadiska zrnitosti sú všetky uvedené typy pôd v záujmovom území prevažne hlinité, lokálne piesočnato-hlinité. V oblasti medzi Šuranmi a Novými Zámkami sú ílovito – hlinité, hlinito – piesočné až piesočnato - hlinité.

Černozeme sú dvojhorizontové A-C pôdy vyvinuté z rôznych nespevnených sedimentov, prevažne spraší. Majú dlhodobý 5 – 7 tisícročný vývoj v podmienkach teplej suchej klímy, kde evapotranspirácia je trvalo vyššia ako zrážky. Sú to pôdy s tmavým, tzv. molickým Am-horizontom priaznivej štruktúry, s vysokou biologickou aktivitou. Je

sorpčne nasýtený, s hrúbkou spravidla nad 0,3 m, bez znakov glejovatenia. V typickom vývoji neobsahuje karbonáty. Am-horizont prechádza do pôdotvorného substrátu (C-horizontu) cez prechodný A/C-horizont mocnosti 0,1 – 0,2 m, ktorý v typickom vývoji z karbonátových sedimentov obsahuje karbonáty. Černozeme patria k našim najlepším pôdam, preto ich treba chrániť a citlivo využívať. Minerálne hnojivá sú pri ich poľnohospodárskom využívaní veľmi efektívne, avšak nadmerné minerálne hnojenie môže znižovať obsah a zhoršovať kvalitu ich humusu. Závlahy sú vítaným doplnkom produkčného potenciálu černozemí.

Čiernice sú sorpčne nasýtené pôdy, v typickom vývoji s molickým čiernicovým Amč-horizontom na nespevnenom C až G-horizonte bez ďalších diagnostických horizontov, alebo len s ich náznakmi (rašelinové, slancové, slaniskové). Amč je tmavý horizont, s hrúbkou spravidla nad 0,3 m, s oxidačnými znakmi glejovatenia aspoň v časti horizontu (Fe, alebo Mn škvrny, zhluky, prípadne až noduly). Tmavosť a hrúbka horizontu sú v priemere výraznejšie ako u černozemí. Amč-horizont prechádza cez prechodný A/CGo, prípadne až A/Go-horizont hrúbky 0,15 – 0,20 m do pôdotvorného substrátu. Pôdotvorný substrát - CGo-horizont s narastajúcou hĺbkou prechádza do glejového oxidačného Go-horizontu (s oxidačnými znakmi glejovatenia v matici nad 10 %), až do glejového redukčno-oxidačného Gro-horizontu, v ktorom sa striedajú redukčné (sivá farba) aj oxidačné znaky glejovatenia v rozsahu 10 – 90 %. Subtypy čiernic sa líšia svojou úrodnosťou, a to často až extrémne. Subtypy čiernic blízke typickému vývoju (najmä ak sú karbonátové a s hlinitou textúrou – spolu s kvalitným humusom spolupôsobia aj na priaznivú štruktúru pedonu) sú našimi najúrodnejšími pôdami vhodnými pre široký rozsah náročných plodín. Hydromorfnejšie subtypy čiernic už majú vážne limitácie aj v úrodnosti, aj v rozsahu pestovaných plodín. Tie sa znásobujú ak ide o kombináciu glejových a salinických subtypov.

Hnedozeme sú typické svojím trojhorizontovým A-B-C pôdnym profilom. Vyvinuli sa prevažne na sprašiach a iných kvartérnych a neogénnych sedimentoch. Ich vývoj prebiehal v podmienkach periodicky premyvneho vodného režimu. Od povrchu majú obyčajne svetlý humusový Ao-horizont. Pod ním je vyvinutý výrazný Bt-horizont obohatený zhora vymývaným ílom a koloidnými zložkami, ktoré vytvárajú na povrchu pôdných agregátov viditeľné povlaky. Bt-horizont prechádza postupne cez svetlejší B/C-horizont do farebne svetlého pôdotvorného substrátu, t.j. C-horizontu. V prípade vývoja pôdy na karbonátových substrátoch sú karbonáty vylúhované zo všetkých horizontov a nachádzajú sa až v C-horizonte často vo forme mäkkých zhlukov, CaCO_3 , alebo spevnených konkrécií, tzv. cicvárov. Môže sa tým vytvoriť osobitný kalcikový (Ca) horizont. Vzhľadom na nižšiu stabilitu humusu sú hnedozeme zraniteľné z hľadiska zachovania obsahu a kvality pôdnej organickej hmoty. Stáva sa, že sú erodované až na pôdotvorný substrát.

III.1.6. Rastlinstvo

Záujmové územie podľa fytogeografického členenia flóry Slovenska (Futák, J., Atlas SSR, 1980) spadá do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), do obvodu eupanónskej xerotermej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina.

Základnú predstavu o vegetačnom kryte sledovaného územia poskytuje Geobotanická mapa ČSSR (Michalko 1986). Znázorňuje prirodzenú vegetáciu, teda taký vegetačný kryt, ktorý by sa vyvinul na území, keby do vývojového procesu nezasahoval človek svojou činnosťou.

Podľa tohto materiálu sa v širšom okolí záujmového územia nachádzajú nasledovné jednotky rekonštruovanej prirodzenej vegetácie :

U – lužné lesy nížinné (v blízkosti vodných tokov)

Do tejto jednotky sú zahrnuté vlhkomilné a čiastočne mezohygrofilné lesy rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov, alebo v blízkosti prirodzených vodných nádrží. Zväčša sú to spoločenstvá jaseňovo – brestových a dubovo – brestových lesov rozšírené na alúviách väčších riek, avšak viažu sa na vyššie a relatívne suchšie polohy údolných nív, najmä v nížinách a teplejších oblastiach pahorkatín (do 300 m n.m.), kde ich zriedkavejšie a časovo kratšie ovplyvňujú periodicky sa opakujúce povrchové záplavy, alebo kolísajúca hladina podzemnej vody. Zvyšky týchto porastov okolo vodných tokov sú v súčasnej dobe pozmenené a ohrozované ľudskou činnosťou (regulácia vodných tokov, poľnohospodárstvo, meliorácie a pod.). Na ich vznik, vývoj a štruktúru vplýva veľa ekologických faktorov, z ktorých rozhodujúci význam má vodný režim úzko spojený s reliéfom a zloženie pôdotvorného materiálu. Z drevín sa uplatňujú najmä tvrdé lužné dreviny: jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolistý (*Ulmus minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), medzi ktoré bývajú hojne primiešané aj niektoré dreviny mäkkých lužných lesov, napríklad topoľ biely (*Populus alba*), topoľ čierny (*Populus nigra*), jelša lepkavá

(*Alnus glutinosa*). Z týchto drevín majú rozhodujúci edifikačný význam jaseň panónsky a dub letný, lokálne aj brest hrabolistý. Krovité poschodie je zväčša dobre vyvinuté a vyznačuje sa vysokou pokryvnosťou. Bežnými druhmi bývajú svíb krvavý (*Cornus sanguinea*), vtáčí zob obyčajný (*Ligustrum vulgare*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), javor poľný (*Acer campestre*), rozličné druhy hlohu (*Crataegus* sp.), lieska obyčajná (*Corylus avellana*), javor tatársky (*Acer tataricum*) a iné. Bylinný podrast je podstatne bohatší a druhovo pestrejší. Mnoho eutrofných a mezotrofných bylín tu má optimálne rastové podmienky, lebo pôda je dostatočne zásobená nielen vodou, ale aj základnými minerálnymi živinami.

Sx – vrbovo – topoľové lužné lesy (okolie Nových Zámkov)

Vyskytujú sa v medzihrádzových priestoroch, na vlhkých pri vysokých stavoch vody podzemnou vodou periodicky podmačkaných zníženinách, v blízkosti mŕtvych ramien alebo priamo v plytkých zazemnených ramenách. Pravidelne sú počas roka ovplyvňované povrchovými záplavami. Zo stromov sú zastúpené takmer všetky druhy mäkkých lužných drevín: vrba krehká (*Salix fragilis*), vrba biela (*Salix alba*), topoľ biely (*Populus alba*), topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ sivý (*Populus canescens*), vrba trojtyčinková (*Salix triandra*). Z krovín vrba purpurová (*Salix purpurea*), svíb krvavý (*Cornus sanguinea*), baza čierna (*Sambucus nigra*) a iné. Bohatšie je vyvinuté bylinné poschodie, v ktorom sa vyskytujú ostružina ožinová (*Rubus caesius*), chraстnica trstovitá (*Phalaris arundinacea*), žihľava dvojdomá (*Urtica dioica*), lipkavec močiarny (*Galium palustre*), čerkáč obyčajný (*Lysimachia vulgaris*), mäta vodná (*Mentha aquatica*), vrbica vrboľistá (*Lythrum salicaria*), záružlie močiarné (*Caltha palustris*), ostrica pobrežná (*Carex riparia*) a iné.

AQ – dubovo – xerothermofilné lesy ponticko – panónske (miestami v záujmovom území)

Zvyšky týchto lesov sa vyskytujú na sprašových príkrovoch Podunajskej nížiny, ktorá v súčasnosti má lesnú pokrývku odstránenú a na miestach sú najbohatšie poľnohospodárske pôdy. Tieto lesy sa viažu na černozeme a mycelárne černozeme karbonátové. Z drevín prevládajú: dub sivozelený (*Quercus pedunculifolia*), dub jadranský (*Q. virgiliana*), dub cer (*Q. cerris*). Ďalšími drevinami sú brest menší (*Ulmus minor*), javor poľný (*Acer campestre*), javor tatársky (*A. tataricum*) a oskorusa domáca (*Sorbus domestica*). Z kríkov sú hojne zastúpené vtáčí zob obyčajný (*Ligustrum vulgare*), trnka obyčajná (*Prunus spinosa*), rešetliak prečisťujúci (*Rhamnus catarcticus*), drieň (*Cornus mas*), zemolez obyčajný (*Lonicera xylosteum*), kalina obyčajná (*Viburnum lantana*).

Cr – dubovo – hrabové lesy panónske (v prevažnej miere v danom území)

Spoločenstvá dubovo – hrabových lesov v najteplejších oblastiach na Slovensku alebo v teplejších kotlinách a dolinách, kde má klíma zvýšenú kontinentalitu. Edaficky sú podmienené aj v oblastiach ponticko – panónskych dubových lesov, v sprašových pahorkatinách, v kotlinách južného Slovenska, na rovinách (Podunajská, Východoslovenská) a na Záhorskej nížine. Podmieňujú ich predovšetkým piesočnaté a štrkovité terasy treťohorné alebo štvrtohorné, pokryté sprašovými hlinami alebo náplavovými kužele. Na vápnitých alúviách rovin (Podunajská rovina) sú vzácnejšie, alebo vytvárajú prechodný typ fytocenóz a fytocenologicky sa radia k lužným lesom. Stromové poschodie tvoria najmä dominantný dub letný (*Quercus robur*), častý je dub sivastý (*Quercus pedunculifolia*), iba na prechode do chladnejších polôh pristupuje alebo dominuje dub zimný (*Quercus petraea*). Hojné sú ešte javory (*Acer campestre*, *Acer platanoides*). Najčastejšie tvoria nižšiu stromovú a krovinnú etáž. Bežné sú bresty (*Ulmus minor*, *Ulmus laevis*), ešte tu rastie hrab (*Carpinus betulus*) a jasene (*Fraxinus excelsior*, *Fraxinus angustifolia*). Krovinné poschodie je takisto bohaté, vyskytuje sa najmä vtáčí zob (*Ligustrum vulgare*), trnka (*Prunus spinosa*), siripútka (*Viburnum lantana*), baza čierna (*Sambucus nigra*).

Qc – dubovo – cerové lesy (v prevažnej miere v danom území)

Patria sem xerothermofilné dubové lesy na alkalických podložiach v strednej Európe. Vedúcim druhom je dub zimný (*Quercus petraea*). V strednej Európe vystupujú hlavne na vhodných stanovištiach. Stanovištne sa zodpovedajú hnedozemiam a rendzinám na silne alkalickom podloží. Ostatné dubové subxerothermofilné až xerothermofilné lesy, v ktorých výraznejšie vystupuje dub cerový (*Quercus cerris*), sa viažu na ilimerizované hnedozeme na sprašových príkrovoch alebo na degradované černozeme na sprašiach. Takéto podmienky má Podunajská nížina (sprašové pahorkatiny) a úpätia Považského Inovca, Štiavnických vrchov, Tríbeča, Pohronskeho Inovca, Krupinskej vrchoviny a Malých Karpát a ďalšie časti. Spolu s cerom tu vystupujú dub žltkastý (*Quercus dalechampii*), alebo dub sivozelený (*Quercus pedunculifolia*), iba niekedy dub zimný (*Quercus petraea*) a letný (*Quercus robur*). Z iných drevín sa vtúsene vyskytuje javor poľný (*Acer campestre*), javor tatársky (*Acer tataricum*). Krovinná vrstva je pomerne bohatá. Dnešné lesy, nachádzajúce sa zväčša na väčších plochách, sú

antropogenizované, výmladkové alebo vysadené agátom, ktorý miestami dominuje. Indikujú klimaticky teplé polohy.

Reálna vegetácia v dotknutom území

Vegetácia v sledovanom území je vplyvom dlhodobého antropogénneho pôsobenia pozmenená. V záujmovom území stavby sa vyskytuje najmä rozptýlená vegetácia v rámci poľnohospodárskej krajiny – remízky, vetrolamy, sprievodná vegetácia pozdĺž kanálov, vodných tokov a komunikácií a pod. Súvislejšie lesné ekosystémy sú viazané na pahorkatinu v blízkosti obcí Čechy, Semerovo, Kolta a Čaka.

III.1.7. Živočíšstvo

Podľa členenia územia Slovenska na živočíšne regióny (Čepelák, Atlas SSR, 1980) patrí sledované územie do Panónskej oblasti, juhoslovenského obvodu, dunajského okrsku, podokrsku pahorkatinového.

Z ekologického hľadiska nachádzame na tomto území rôzne typy biotopov a na ne viazané spoločenstvá živočíchov. Vzhľadom na charakter sledovaného 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.

Významné postavenie má vodná fauna. Charakteristické sú spoločenstvá dolných nížinných tokov riek s pomaly tečúcou vodou, zabahneným dnom a bohatým brehovým zárastom (dňovky, pošvatky, larvy chrobákov a dvojkrídlcov, kôrovce, červy a mäkkýše). Z rýb sa v týchto spoločenstvách vyskytuje napr. štika (*Esox lucius*), jalec hlavatý (*Leuciscus cephalus*), jalec tmavý (*L. idus*), pleskáče (*Abramis* sp.), kapor obyčajný (*Cyprinus carpio*). Obojživelníky sú zastúpené mlokom obyčajným (*Triturus vulgaris*), mlokom veľkým (*Triturus cristatus*), ropuchou zelenou (*Bufo viridis*), skokanom zeleným (*Rana esculenta*), z plazov sa vyskytuje užovka obyčajná (*Natrix natrix*) a užovka fľákaná (*Natrix tessellata*). Hojný je výskyt vodných vtákov a spevavcov napr. lyska čierna (*Fulica atra*), kačica divá (*Anas platyrhynchos*), sliepočka vodná (*Gallinula chloropus*), potápka chochlatá (*Podiceps cristatus*), viac druhov trsteniarikov a iné. Z cicavcov sa v týchto spoločenstvách vyskytujú duloonica väčšia (*Neomys fodiens*), duloonica menšia (*Neomys anomalus*), ondatra pižmová (*Ondatra zibethicus*), myška drobná (*Micromys minutus*), vydra riečna (*Lutra lutra*).

Spoločenstvá lužných lesov sa viažu na porasty pozdĺž vodných tokov (Nitra, Žitava). Charakteristické mäkkýše tejto oblasti sú napr. jantárovka žltá (*Succinea putris*), slimák obyčajný (*Helix pomatia*), z roztočov je bežný kliešť lužný (*Dermacentor pictus*), kliešť obyčajný (*Ixodes ricinus*), rôzne druhy hmyzu, strapiek a chrobákov. Obojživelníky sú zastúpené druhmi: mlok obyčajný (*Triturus vulgaris*), mlok veľký (*Triturus cristatus*), kunka obyčajná (*Bombina bombina*), ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), hrabavka škvrnitá (*Pelobates fuscus*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan rapotavý (*Rana ridibunda*), skokan zelený (*Rana esculenta*), skokan krátkonohý (*Rana lessonae*), skokan ostropyský (*Rana arvalis*) a pod., z plazov sa tu vyskytuje slepúch lámavý (*Anguis fragilis*), jašterica obyčajná (*Lacerta agilis*), užovka obyčajná (*Natrix natrix*), užovka fľákaná (*Natrix tessellata*). Ornitofauna je veľmi bohatá, veľmi dobré podmienky pre život tu nachádzajú mnohé chránené a ohrozené druhy. Z cicavcov sú v týchto spoločenstvách jež tmavý (*Erinaceus concolor*), zajac poľný (*Lepus europaeus*), plíšik lieskový (*Muscardinus avellanarius*), líška (*Vulpes vulpes*), lasica hranostaj (*Mustela erminea*), diviak (*Sus scrofa*), srnec a ďalšie.

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*), mravcolek (*Myrmeleon formicarius*), nosorožtek (*Oryctes nasicornis*), roháč veľký (*Cerambyx cerdo*), cikáda viničná (*Tibicen haematodes*) a ďalšie. Z obojživelníkov tento biotop obýva ropucha zelená (*Bufo viridis*), plazy zastupuje napr. jašterica zelená (*Lacerta viridis*, kriticky ohrozený druh) 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 hômny (*Buteo buteo*), sokol myšiary (*Falco tinnunculus*), sokol kobcovitý (*Falco vespertinus*), sokol lastovičiar (*Falco subbuteo*), jarabica poľná (*Perdix perdix*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*, ohrozený druh), bažant obyčajný (*Phasianus colchicus*), cíbik chocholatý (*Vanellus vanellus*) a mnohé ďalšie.

III.2. KRAJINA, KRAJINNÝ OBRAZ, STABILITA, OCHRANA

III.2.1. Krajina a jej štruktúra

Študované variantné riešenia rýchlostnej cesty prechádzajú rovinatým územím a pahorkatinou, ktoré je charakterizované vysokým stupňom antropogénneho pôsobenia. Prevažná väčšina pôd je poľnohospodársky využívaná, popretkávaná vodnými tokmi a kanálmi so sprievodnou zeleňou, s nevelkými segmentmi lužných lesov pri vodných tokoch a lesnými porastami viazanými na pahorkatinu. Územie je typom polyfunkčnej krajiny s priemyselnou a intenzívnou poľnohospodárskou výrobou.

III.2.2. Scenéria krajiny

Scenériu krajiny reprezentuje jej obraz. Sledované územie je posudzované na základe hodnotenia jeho vizuálnej charakteristiky vnímanej človekom. Najčastejšie hodnotenými parametrami sú rozmanitosť, štruktúra, prírodnosť a jedinečnosť krajiny.

Za pozitívne nosné prvky scenérie krajiny v dotknutom území možno považovať v prvom rade všetky typy lesov, remízok, vetrolamov a brehových porastov, vodné plochy a vodné toky, mokradnú vegetáciu a pod. Negatívnymi prvkami scenérie sú mestské a vidiecke osídlenia tvorené súvislou plochou zastavaných území, priemyselné a poľnohospodárske areály, technické prvky a iné negatívne javy a prvky, ktoré negatívne ovplyvňujú celkovú scenériu krajiny.

Hodnotené územie tvorí prevažne intenzívne obhospodarovaná poľnohospodárska krajina s rovinatým až pahorkatinným reliéfom. Typický obraz krajiny tvoria veľkoblukové polia a trvalé kultúry, ohraničené panorámami vidieckych sídiel s výškovými dominantami kostolov, resp. technickými a urbanizačnými dominantami líniového a výškového charakteru. Celkovú scenériu krajiny zjemňujú líniové sprievodné porasty ciest, poľných ciest, kanálov a remízok v poľnohospodárskej krajine a lesné komplexy.

III.2.3. Chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny

Ochrana najhodnotnejších častí prírody je u nás zabezpečená uplatňovaním zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, pričom je vymedzená územná a druhová ochrana a ochrana drevín. Na území Slovenskej republiky platí prvý stupeň ochrany, v ktorom sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny. V územiach, ktoré sú vyčlenené ako chránené v niektorej z kategórií, platí 2. až 5. stupeň ochrany. V okresoch, ktorých územím prechádzajú navrhované riešenia rýchlostnej cesty R7, sa nachádzajú nasledovné kategórie chránených území v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny :

- Prírodná pamiatka (PP)
- Národná prírodná pamiatka (NPP)
- Prírodná rezervácia (PR)
- Národná prírodná rezervácia (NPR)
- Chránený areál (CHA)
- Chránená krajinná oblasť (CHKO)
- Chránené vtáčie územie (SKCHVÚ)
- Územie európskeho významu (SKÚEV)
- Chránený strom

V okolí navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R7 sú v uvedených kategóriách evidované nasledovné chránené územia :

PP Potok Chrenovka – ochrana jedného z posledných neregulovaných vodných tokov v okrese Nové Zámky s fragmentmi prirodzených porastov, ktorý je význačným biologickým objektom v poľnohospodárskej krajine na ploche 258 845 m².

CHA Pribetský háj – ochrana 69 kusov geneticky hodnotných jedincov duba plstnatého ako vedúcej alebo primiešanej dreviny prirodzených lesných spoločenstiev suchých stanovišť Podunajskej nížiny na ploche 23 959 m².

PR Líščie diery – vyhlásená z dôvodu zabezpečenia ochrany spoločenstiev teplomilných druhov rastlín a živočíchov na spevnených dunách slabo alkalických vápnitých pieskov Novozámockých pláňav na ploche 133 174 m².

SKÚEV 0084 Zátoň – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0*), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0) a druhov európskeho významu: roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), bobor vodný (*Castor fiber*), kunka červenobruchá (*Bombina bombina*) a vydra riečna (*Lutra lutra*).

SKÚEV 0086 Krivé Hrabiny – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0*), Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0*) a Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0).

SKÚEV 0087 Osminy – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Xerothermné kroviny (40A0*), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0*), Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0*) a Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0) a druhu európskeho významu: roháč obyčajný (*Lucanus cervus*).

SKÚEV 0094 Veľký les – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0*) a druhov európskeho významu: roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), kunka červenobruchá (*Bombina bombina*) a vydra riečna (*Lutra lutra*).

SKÚEV 0180 Ludinský háj – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Xerothermné kroviny (40A0*), Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0*) a Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0).

SKÚEV 0294 Bagovský vrch – územie je chránené z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Xerothermné kroviny (40A0*), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0*), Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0*) a Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0).

SKCHVÚ 005 Dolné Považie - na ploche 35 907 ha. Ako jedno z troch najvýznamnejších území na Slovensku poskytuje podmienky pre hniezdenie druhov krakľa belasá (*Coracias garrulus*), kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*), ľabtuška poľná (*Anthus campestris*), strakoš kolesár (*Lanius minor*) a ďateľ hnedkavý (*Dendrocopos syriacus*). Pravidelne tu hniezdi viac ako 1% národnej populácie druhov rybárik riečny (*Alcedo atthis*), penica jarabá (*Sylvia nisoria*), pipiška chochlatá (*Galerida cristata*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), pľhľaviar čiernohlavý (*Saxicola torquata*) a sokol červenonohý (*Falco vespertinus*).

Chránené stromy:

Pagaštan na Hlavnom námestí	pagaštan konský (<i>Aesculus hippocastanum</i>)	k.ú. Nové Zámky
Duby v Berku	dub letný (<i>Quercus robur</i>)	k.ú. Nové Zámky
Hruška v Berku	hruška obyčajná (<i>Pyrus communis</i>)	k.ú. Nové Zámky
Dub na Podzámskej ulici	dub letný (<i>Quercus robur</i>)	k.ú. Nové Zámky

V rámci Ramsarského Dohovoru o mokradiach sa členské krajiny zaviazali chrániť mokrade a na svojom území vypracovať a realizovať opatrenia vo vzťahu k existujúcim mokradiam. Slovenský zväz ochrany prírody a krajiny zrealizoval v priebehu desaťročia inventarizáciu mokradí, výsledkom čoho je rozsiahly zoznam mokradí národného významu, regionálneho a lokálneho významu. Mokrade s výskytom rastlín a živočíchov indikujúcich medzinárodný význam lokality (druhy chránené alebo ohrozené z hľadiska globálneho alebo európskeho), prípadne mokrade obsahujúce typy ohrozených prírodných biotopov Európy sú zapísané do Zoznamu mokradí medzinárodného významu.

Mokrade sú biotopy, ktorých existencia je podmienená prítomnosťou vody. Sú to územia s močiami, slatinami, rašeliniskami a vodami prírodnými alebo umelými, trvalými alebo dočasnými, stojatými aj tečúcimi. Medzi mokrade patria všetky územia prírodného aj umelého pôvodu, kde je vodná hladina na povrchu, alebo blízko povrchu pôdy, alebo kde povrch pokrýva plytká voda, ako aj potoky, rieky a vodné nádrže. V záujmovom území sa nachádzajú vodné toky, ktoré dávajú predpoklad výskytu takýchto lokalít a to najmä na úrovni lokálnych mokradí, prípadne regionálne významných mokradí. Podľa Prehľadu mokradí Slovenska mokradami v záujmovom území sú:

Okres Nové Zámky:

Potok Chrenovka (kataster Dolný Oháj, Bešeňov, Bánov, Nové Zámky) – regionálneho významu

Nitra v úseku Černík – Nové Zámky (kataster od Černíka po Nové Zámky) – regionálneho významu

VN Dedinka (kataster Dedinka) – lokálneho významu
Bágroviská Dvory nad Žitavou (kataster Dvory nad Žitavou) – lokálneho významu
Zregulovaný úsek Nitry pri obci Nitriansky Hrádok (kataster Bánov, Šurany) – lokálneho významu
VN Čechy (kataster Čechy) – lokálneho významu
Štrkovisko Bešeňov (kataster Bešeňov) – lokálneho významu
Mŕtve rameno rieky Nitry (kataster Bánov) – lokálneho významu
Periodické poľné depresie (kataster Bánov) – lokálneho významu
Prameň pri Rozkošnom (kataster Dvory nad Žitavou) – lokálneho významu

III.2.4. Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v rôznych hierarchických úrovniach – nadregionálnej (biosférickej a provincionalnej), regionálnej a lokálnej (miestnej). Jednotlivé okresy majú vypracované Regionálne územné systémy ekologickej stability, ktoré sa stali základným podkladom pre vypracovanie častí o územnom systéme ekologickej stability územnoplánovacej dokumentácie vyššieho územného celku – Nitrianskeho kraja. Podľa uvedených podkladov sa v trase variantov a v ich okolí nachádzajú nasledovné prvky ÚSES :

- Nadregionálny biokoridor Rieka Nitra
- Regionálny biokoridor Žitava
- Regionálny biokoridor potok Chrenovka
- Regionálny biokoridor Pohronská pahorkatina
- Regionálny biokoridor Pribetský kanál
- Regionálny biokoridor Branovský potok
- Regionálny biokoridor Lovčiansky potok
- Regionálny biokoridor Sarcovský potok
- Regionálne biocentrum Chrbát
- Regionálne biocentrum Vlkánová
- Regionálne biocentrum Bajč – lesík
- Regionálne biocentrum Háj + Chrbty.

III.3. OBYVATEĽSTVO, JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNO – HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Navrhovaná investícia R7 Nové Zámky – Čaka je umiestnená v Nitrianskom kraji a prechádza okresmi Komárno, Nové Zámky a Levice.

III.3.1 Charakteristika územia okresov a sídiel

Okres Nové Zámky patrí k najväčším okresom v republike. Jeho JV hranicu tvoria rieky Dunaj a Ipeľ, ktoré predstavujú súčasne štátnu hranicu s Maďarskom. Územím pretekajú rieky Dunaj, Nitra, Hron, Žitava a Ipeľ. Vyviera tu viacero prameňov minerálnych a termálnych vôd, zároveň je aj jedným z najteplejších a najsuchších okresov na Slovensku. Z archeologického hľadiska bolo toto územie pomerne husto osídlené. Preukázalo sa osídlenie obyvateľstvom rôznych kultúr a malo historicky rôzne administratívne členenie. Ležalo na území viacerých stolíc, v súčasnosti patrí do Nitrianskeho kraja. Tri obce majú štatút mesta – Nové Zámky, Štúrovo a Šurany. Priemysel sa koncentruje predovšetkým do okresného mesta. V Štúrove je druhá najväčšia železničná križovatka v republike.

Okres Komárno sa rozprestiera v Nitrianskom kraji na východnom cípe Žitného ostrova a na tzv. Matúšovej zemi, pri dolnom toku Malého Dunaja, Váhu, Nitry a Žitavy. Južná hranica okresu je súčasne aj štátnou hranicou SR s MR. Je najjužnejším okresom Slovenska a s nadmorskou výškou okolo 110 m n. m. je aj najnižšie

položeným územím SR. Dnešný okres Komárno sa rozprestiera na časti územia bývalej historickej Komárňanskej župy, ktorej vznik sa datuje do 10. stor. V roku 1922 vznikol zo župy Komárňanský okres. Z tejto oblasti sa už roky zásobuje celá SR a časť ČR skorou zeleninou. Pre okres bola a aj je najvýznamnejším odvetvím priemyslu lodiarska výroba. Plavidlá, od drevených pramíc až po moderné zaoceánske lode, sa v Komárne vyrábali už pred viac ako 100 rokmi. Okres má výborné podmienky na pestovanie vodných športov, vodnú turistiku, cykloturistiku, kúpeľný turizmus, poľovníctvo, rybolov a agroturistiku.

Okres Levice leží vo východnej časti Nitrianskeho kraja. Väčšinu územia okresu tvorí Podunajská nížina, časťami Hronská pahorkatina, Podunajská rovina a Ipeľská pahorkatina. Okres je chudobný na nerastné suroviny. Dodnes sú významné pramene minerálnych stolových vôd v Santovke a Slatine. Minerálne pramene v Leviciach a v Santovke dodávajú vodu aj pre rekreačné účely - letné kúpaliská. V súčasnosti z pôvodne existujúceho priemyslu v okrese zostala hlavne strojárka výroba v Tilmačoch, textilná výroba v Leviciach, výroba kozmetiky v Leviciach a čiastočne výroba nábytku v Pukanci. Pracovná sila z okresu migruje za prácou do Bratislavy, západnejších slovenských okresov, do ČR a Maďarska.

Nové Zámky

Mesto leží na Podunajskej nížine, na riečnych nivách s poriečnymi valmi a starými ramenami Dunaja. Osídlenie je známe už z neolitu. Pred vznikom Nových Zámkov na jeho dnešnom katastrálnom území ležali v minulosti viaceré obce, ktoré zanikli počas tureckého pustošenia. Na novom mieste v roku 1545 kvôli obranným záujmom Uhorska pred tureckým nebezpečenstvom postavili hrad. Prvá písomná správa o meste je z roku 1573. Počas II. sv. vojny bolo mesto pričlenené k Maďarsku a stalo sa župným mestom. V súčasnosti tvorí mesto významnú križovatku južného Slovenska. Má vybudovanú pestrú dopravnú sieť. Mestské časti: Nové Zámky, Nový Gúd.

Základné demografické charakteristiky mesta:

NOVÉ ZÁMKY	Okresné mesto
Rozloha	72,57 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	562,77 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	42 262
Počet obyvateľov v roku 2007	40 840
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	12,63 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	67,33 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	20,04 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	54,43 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	3 958 (3 509)

Zdroj: www.statistics.sk

Bajč

Chotár obce je mimoriadne dôležitým archeologickým náleziskom so stopami osídlenia v neolite. Našlo sa tu sídlisko volutovej, železovskej a lengyelovskej kultúry, ale aj z doby halštatskej, laténskej a nálezy z doby rímskej. Prvá písomná zmienka pochádza z roku 1312. Gotický kostol a kláštor paulínov zanikli pravdepodobne roku 1663. V roku 1790 zo zrúcanín kostola postavili kaštieľ, ktorý bol neskôr prestavaný na kostol. Miestne časti obce: Vlkano, Nový diel, Chrást, Koteľnica, Bajč.

Základné demografické charakteristiky obce:

BAJČ	Okres: KOMÁRNO
Rozloha	36,48 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	34,29 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	1 219
Počet obyvateľov v roku 2007	1 251
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	15,43 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	61,00 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	23,58 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	54,47 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	404 (372)

Zdroj: www.statistics.sk

Pribeta

Nachádza sa na Podunajskej nížine, kde zasahuje pohronska tabuľa a začína ipeľská pahorkatina. Časť chotára sú úrodné polia a na druhej časti sú vyholené piesočné pahorky, na ktorých sú vinice. Dorába sa tu kvalitné víno. Čez obec v minulosti prechádzala dôležitá obchodná trasa. Obec mala výsadu mestečka s jarmočným právom. V príbetských lesoch bola do r. 1762 pustovňa. Obyvatelia sa zaoberali poľnohosp., vinohradníctvom a chovom dobytka. Časť obyvateľov maďarskej národnosti bola násilne presídlená do Maďarska.

Základné demografické charakteristiky obce:

Pribeta	Okres: KOMÁRNO
Rozloha	42,80 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	70,63 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	3 137
Počet obyvateľov v roku 2007	3 023
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	12,93 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	60,93 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	26,13 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	48,42 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	1 158 (991)

Zdroj: www.statistics.sk

Bánov

Leží na východnom okraji Nitrianskej pahorkatiny, 3 km južne od Šurian. Vznikol zlúčením obcí Bánovská Kesa a Malá Kesa v roku 1941. Na základe testamentu Štibora ml. patrili obe obce od r. 1431 šurianskemu hradu. Neskôr obce viackrát vypálili Turci. Zničené obce zač. 18. stor. kolonizovali Slováci. V r. 1938 - 1945 bol Bánov pripojený k Maďarsku.

Základné demografické charakteristiky obce:

BÁNOV	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	19,76 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	190,28 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	3 767
Počet obyvateľov v roku 2007	3 760
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	14,31 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	62,37 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	23,32 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	51,55 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	1 234 (1 115)

Zdroj: www.statistics.sk

Bešeňov

Leží v Podunajskej nížine na ľavom brehu Žitavy, 13 km juhovýchodne od Šurian. V r. 1075 Gejza I. daroval dvornícku dedinu kláštora v Hronskom Beňadiku. Po zániku kláštora v r. 1565 bola obec až do zač. 20. stor. vo vlastníctve Ostrihomskej kapituly. Obyvatelia sa zaoberali poľnohosp., hlavne pestovaním kvalitnej zeleniny. Tejto činnosti sa venujú dodnes. Za 1. ČSR bola obec známa aj chovom koní.

Základné demografické charakteristiky obce:

BEŠEŇOV	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	17,10 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	99,82 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	1 723
Počet obyvateľov v roku 2007	1 707
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	13,06 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	62,62 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	24,31 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	52,00 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	597 (536)

Zdroj: www.statistics.sk

Čechy

Obec leží v juhozápadnej časti Pohronskej pahorkatiny, 22 km SV od Nových Zámkov. Južne od obce sa nachádza vodná nádrž. Prvá zmienka o obci pod menom Felsewchey je z r. 1419. V období tureckých výbojov bola obec spustošená. Obec mala a stále má poľnohosp. charakter. V r. 1938 - 1945 bola obec súčasťou Maďarska.

Základné demografické charakteristiky obce:

ČECHY	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	11,85 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	25,74 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	326
Počet obyvateľov v roku 2007	305
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	16,72 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	59,67 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	23,61 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	40,18 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	167 (109)

Zdroj: www.statistics.sk

Dedinka

Leží vo východnej časti Pohronskej pahorkatiny, 24 km od Šurian. Vznikla v r. 1960 zlúčením obcí Veľký Fajkurt a Hurbanovce. V katastri obce je vodná nádrž. Dedinu pravdepodobne osídlil staromaďarský kmeň Kürt. Dedinka bola v r. 1938 - 1945 pričlenená k Maďarsku. V r. 1945 - 1960 Hurbanovce (Malý Fajkurt) boli samostatnou obcou.

Základné demografické charakteristiky obce:

DEDINKA	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	18,52 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	42,98 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	869
Počet obyvateľov v roku 2007	796
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	14,32 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	58,17 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	27,51 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	44,49 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	360 (265)

Zdroj: www.statistics.sk

Dvory nad Žitavou

Obec leží v západnej časti Pohronskej pahorkatiny na ľavom brehu Žitavy, 8,5 km na východ od Nových Zámkov. Prvá písomná zmienka o obci je z r. 1075, keď kráľ Gejza I. daroval časť dediny spolu so sluhami Hronskobeňadickému kláštoru pri jeho zakladaní. Časť majetkov patrila rytierom. V dedine bol dvorec kráľa a kaplnka sv. Michala. Ďalšia zmienka o dedine je z r. 1113, keď sa vytyčovali hranice zoborského kláštora. V r. 1429 bola obec povýšená na trhové mestečko. Hrdelné právo bolo mestečku udelené v r. 1441. V 18. a 19. stor. na pozemkoch arcibiskupstva hospodárili predialisti, známe boli trhy s dobytkom. V r. 1938 - 1945 bola súčasťou Maďarska. Po 2. svet. vojne presídlilo z Maďarska 186 slovenských rodín. Obec má aj v súčasnosti prevažne poľnohosp. charakter. V druhej polovici 20. storočia sa začala prudko rozvíjať. Má dobre prosperujúce poľnohosp. družstvo. Významné sú ďalšie podniky: ZAD (Združenie agropodnikateľov, družstvo) Dvory nad Žitavou, hydínarsky podnik Novogal, v podniku Coolpart sa vyrába chladiarenská technika a v podniku Tekro sa vyrábajú krmné zmesi.

Základné demografické charakteristiky obce:

DVORY NAD ŽITAVOU	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	63,85 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	80,20 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	5 138
Počet obyvateľov v roku 2007	5 121
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	14,35 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	62,96 %

Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	22,69 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	48,77 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	1 765 (1 570)

Zdroj: www.statistics.sk

Kolta

Leží v juhovýchodnej časti Pohronskej pahorkatiny, 21 km východne od Nových Zámkov. Prvá písomná správa o obci je z r. 1307. V 14. stor. Kürthyovci dali postaviť kaštieľ, ktorý bol neskôr zničený. Obyvatelia sa zaoberali poľnohosp., hlavne pestovaním šošovice. Za 1. ČSR sa z obce za prácou vyťahovalo veľa obyvateľov. V r. 1938 - 1945 obec patrila k Maďarsku. Po 2. svet. vojne presídlilo z Maďarska 5 slovenských rodín.

Základné demografické charakteristiky obce:

KOLTA	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	25,85 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	55,98 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	1 438
Počet obyvateľov v roku 2007	1 447
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	13,61 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	58,81 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	27,57 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	46,45 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	551 (441)

Zdroj: www.statistics.sk

Semerovo

Leží na západnom okraji Pohronskej pahorkatiny, 18 km SV od Nových Zámkov a 9 km od termálneho kúpaliska v Podhájskej. V stene kostola je zabudovaná tabuľa "Rímsky kameň" s torzom nápisu z r. 229 n. l. z čias Marca Aurélia. Prvá písomná správa o obci je z r. 1210. V 14. až 17. stor. dedina bola v rukách viacerých zemanov. Po vojne s Turkami zničenú obec osídlili poddaní zo Stráží nad Myjavou a z Moravy. V r. 1932 postavili tehelnú. V r. 1938 - 1945 sa obec stala súčasťou Maďarska. V obci pôsobí niekoľko podnikov poľnohosp. zamerania.

Základné demografické charakteristiky obce:

SEMEROVO	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	23,41 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	60,44 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	1 308
Počet obyvateľov v roku 2007	1 415
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	16,89 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	62,12 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	20,99 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	48,55 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	469 (374)

Zdroj: www.statistics.sk

Veľké Lovce

Obec leží na západnom svahu Pohronskej pahorkatiny, 15 km JV od Šurian. Pri archeologických vykopávkach bolo objavené pohrebisko belobrdskej kultúry z 10. stor. Prvá zmienka o obci je z r. 1236. Od 13. stor. sa vlastníkom stalo Ostrihomské arcibiskupstvo. V r. 1899 vyhorel Veľký aj Malý Lót. Tieto názvy sa používali do r. 1900. Potom sa používal spoločný názov Nový Lót. V r. 1938 - 1945 bol Lót pričlenený k Maďarsku. Od 1948 úradným názvom sú Veľké Lovce.

Základné demografické charakteristiky obce:

VEĽKÉ LOVCE	Okres: NOVÉ ZÁMKY
Rozloha	25,85 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	78,80 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	2 121
Počet obyvateľov v roku 2007	2 037

Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	16,05 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	61,36 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	22,58 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	47,90 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	689 (594)

Zdroj: www.statistics.sk

Čaka

Obec patrí medzi významné archeologické lokality. Leží vo východnej časti Pohronskej pahorkatiny v dolinnej úvalinke. Staršie osídlenie lokality dokladajú archeologické nálezy neolitného sídliska, eneolitného sídliska s kanelovanou keramikou, sídlisko a žiarové pohrebisko skupiny Kosihy - Čaka, birituálneho pohrebiska zo staršej doby bronzovej, kniežacej mohyly na Kopci z ml. doby bronzovej, sídliska a žiarového pohrebiska z doby rímskej, rímsko-barbarského pohrebiska a sídliska z doby Veľkomoravskej ríše. Písomne sa obec uvádza v r. 1287 (Cheke). Obyvatelia sa zaoberali poľnohosp. V r. 1938 - 45 bola obec pripojená k Maďarsku. Vzhľadom na prírodné danosti a zachované hist. pamiatky patrí Čaka k vyhľadávaným oblastiam Dolnohronskeho regiónu. Taktiež patrí k tradičným hostiteľom folklórnych festivalov.

Základné demografické charakteristiky obce:

ČAKA	Okres: LEVICE
Rozloha	9,07 km ²
Hustota osídlenia v roku 2007	95,59 obyv./km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	931
Počet obyvateľov v roku 2007	867
Podiel obyvateľov predproduktívneho veku v roku 2007	14,65 %
Podiel obyvateľov produktívneho veku v roku 2007	59,28 %
Podiel obyvateľov poproduktívneho veku v roku 2007	26,07 %
Podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov v roku 2001	42,75 %
Počet domov (trvale obývané domy spolu) v roku 2001	368 (300)

Zdroj: www.statistics.sk

III.3.2. Priemysel

Odvetvová štruktúra priemyslu je dosť rozmanitá. Rozhodujúce postavenie má potravinársky, chemický, strojársky, elektrotechnický, celulózo-papierenský a obuvnícky priemysel. Priemyselná produkcia jednotlivých okresov je značne nevyvážená, nakoľko južné okresy Nitrianskeho kraja majú slabú priemyselnú základňu s vážnymi problémami hospodárskeho rozvoja. Tieto disparity súvisia so stavom rozvoja infraštruktúry, ale aj so zameraním a úrovňou hospodárskeho rozvoja v predchádzajúcich rokoch.

Územie je základňou potravinárskeho priemyslu a ostatných odvetví poľnohospodárstva. Potravinársky priemysel je najstaršie odvetvie regiónu a je rozmiestnený takmer homogénne po celom území. Ostatné odvetvia priemyslu (elektrotechnický, chemický, strojársky) sa vyznačujú vyšším stupňom koncentrácie výroby a mnohé z nich majú celoštátny až medzinárodný význam: výroba žiaroviek v Nových Zámkoch, celulózo-papierenský priemysel v Štúrove atď. Rozloženie ostatného priemyslu v kraji má špecifický charakter, pretože sa sústreďuje v mestách, ktoré tak získavajú homogénny charakter. Prevládajú najmä malé organizácie s počtom pracovníkov do 9 ľudí, ktoré tvoria asi 90,6 % všetkých priemyselných podnikov.

Pre hospodársky rozvoj kraja je dôležité skvalitniť dopravnú infraštruktúru, pričom prvoradou úlohou by malo byť zlepšenie komunikačného prepojenia okresov, ako aj zabezpečenie lepšieho prepojenia Nitrianskeho kraja so susednými regiónmi. Región má veľmi výhodnú geografickú polohu na juhozápade Slovenska – susedí s najdynamickejšie sa rozvíjajúcim hospodárskym priestorom strednej Európy (so zlatým ekonomickým trojuholníkom Bratislava – Viedeň – Budapešť).

III.3.3. Poľnohospodárstvo

Najväčší vplyv na charakter krajiny a na jej funkciu má poľnohospodárska výroba, ktorá pretvorila prírodné prostredie na agrárnu krajinu. Úbytky poľnohospodárskej pôdy sú spôsobené zábermi pre účely výstavby – priemyselnej, občianskej, bytovej, poľnohospodárskej, vodných diel, iné investičné účely.

Región leží v poľnohospodársky najvyužívanejšej časti Slovenska, kde sú priaznivé pôdno-klimatické podmienky, tradičná špecializácia, blízkosť trhu a ďalšie faktory, ktoré ho predurčujú na intenzívne využívanie. Ide o oblasť najúrodnejších pôd Slovenska s veľmi priaznivými klimatickými podmienkami pre rozvoj rastlinnej výroby, zeleninárstva a ovocinárstva. Najvýznamnejšia zložka rastlinnej výroby je pestovanie obilnín, čo predurčuje už jeho samotná poloha v rámci Slovenska. Zeleninárstvo v danom regióne je tradičné a vysoko špecializované. Firmy sa zaoberajú pestovaním poľnej, aj rýchlejšej zeleniny, ale aj pestovaním zeleninových osív a sadív. Ovocinárstvo patrí k produkčným činnostiam s potenciálne vysokou intenzitou. Viac ako polovicu ovocných sádov zaberajú jablone, po nich nasledujú broskyne, višne a marhule.

Živočíšna produkcia je zameraná predovšetkým na chov hovädzieho dobytku, ošípaných a hydiny. Tieto druhy zvierat sa chovajú vo veľkom, ostatné druhy len v menšom množstve. V živočíšnej výrobe sa značná časť zvierat chová s nízkou technologickou úrovňou v zastaraných objektoch a pri nepriaznivých pracovných podmienkach. Chov hovädzieho dobytku patrí medzi strategické odvetvia hospodárenia na pôde, má veľkú tradíciu a intenzívny charakter. Chov ošípaných patrí k významným a zaraďuje sa na druhé miesto.

III.3.4. Lesné hospodárstvo

Záujmové územie patrí k málo zalesneným oblastiam Slovenska. Má charakter poľnohospodárskej krajiny s nízkou lesnatosťou v dôsledku nížinnej polohy územia, kde maximum pôdy je intenzívne využívané na poľnohospodársku výrobu. Lesnatosť jednotlivých okresov sa pohybuje v rozpätí 6,36 – 18,84 %. V zastúpení drevín prevažujú listnaté dreviny, predovšetkým dub, agát, buk, cer.

Na drevnej surovine je založená produkcia domáceho drevospracujúceho priemyslu. Prevažná časť drevnej hmoty vyťaženej v rámci okresov sa spracováva v drevospracujúcich závodoch v rámci SR. Menšia časť suroviny je exportovaná do zahraničia.

Z hľadiska vlastníckych vzťahov prevažnú väčšinu tvoria štátne lesy, iba malú časť predstavujú lesy, ktoré sú v majetku obce a lesy v súkromnom vlastníctve. Lesy vo vlastníctve SR obhospodarujú Lesy Slovenskej republiky š.p., prostredníctvom svojich odštepných lesných závodov – OZ Palárikovo a OZ Levice. Okrem lesov vo vlastníctve štátu obhospodarujú aj lesy v nájme od vlastníkov, ktorým už boli lesné pozemky vydané a zatiaľ i lesy, kde vlastníctvo a užívacie právo neboli doteraz vysporiadané. Významnými neštátnymi obhospodarovateľmi sú urbárske spoločenstvá, lesy vo vlastníctve cirkví sú prevažne prenajaté iným neštátnym subjektom. Z uvedeného je zjavné, že dominantným obhospodarovateľom lesných pozemkov v území je štát prostredníctvom svojej štátnej organizácie. Hospodárenie v lesoch je bez ohľadu na druh vlastníctva a užívania regulované prostredníctvom lesných hospodárskych plánov (LHP), ktoré sú vypracované a schválené na obdobie desať rokov pre jednotlivé lesné hospodárske celky i lesné užívateľské celky, resp. lesné celky.

V súčasnosti sa smeruje k využívaniu lesov na rekreáciu v prírode (lesný park Nové Zámky – Berek, lesný park Levice).

S lesným hospodárením úzko súvisí poľovníctvo, ktoré tvorí dôležitú súčasť využívania LPF. Z hľadiska poľovníckej rajonizácie územie patrí do chovateľskej oblasti pre jeleniu oblasť – J I Podunajská PO, pre malú zver – M IX. – Nové Zámky, podoblasť Palárikovo, Dvory nad Žitavou, Nesvady a Marcelová. Poľovníctvo ako súhrn spoločenských a hospodárskych aktivít zameraných na zachovanie, zveľaďovanie a optimálne využívanie genofondu zveri musí byť v súlade s lesníckymi záujmami, ktorých cieľom je zachovanie a zveľaďovanie lesov. Dôsledky porušenia tejto rovnováhy sa spravidla negatívne prejavujú na stave lesných porastov ako dôsledok populačnej dynamiky zveri, ktorá potom spôsobuje neúmerné škody v lesoch.

III.3.5. Infraštruktúra

III.3.5.1. Doprava

Prepojenie miest a obcí v rámci Nitrianskeho kraja je zabezpečované sieťou ciest I. a II. triedy. Najvýznamnejším je prepojenie rýchlostnou cestou R1 na Sered', ktoré je ďalej spojením Nitry s Bratislavou a Trnavou. Na juhovýchod je touto cestou zabezpečované spojenie na Levice a Veľký Krtíš. Na severovýchod zabezpečuje cesta I/65 prepojenie na Žiar nad Hronom, Zvolen a Banskú Bystricu. Cesta I/64 umožňuje na juhu spojenie v smere na Nové Zámky a Komárno (s väzbami na Maďarsko). Na severe táto cesta prepája územie kraja s Topoľčanmi a Prievidzou, a následne s Martinom a Žilinou. Prepojenie okresov Nové Zámky a Levice

zabezpečuje cesta I/75 vedená v smere západ – východ severne od cesty I/63. V najvýchodnejšej časti územia sa pripája na I/66 s možnosťou prechodu do Maďarska. Prepojenie východnej časti Nitrianskeho kraja v smere severojužnom je zabezpečené cestou I/76. Doplňujúcimi prepojeniami v cestnej doprave sú cesty II/511 na Prievidzu, II/563 na Kolárovo, II/509 na Štúrovo, II/589 na Komárno, II/588 spájajúca cesty I/75 a I/63 i II/580 na Levice zabezpečujúce dopravné prepojenia v tejto časti kraja.

Úsek Nové Zámky – Čaka je v rámci obsluhy územia dopravne dostatočne pokrytý, nakoľko tento úsek prepája cesta I/75, ktorá sa v Nových Zámkoch odpája od cesty I/64 a smeruje na východ cez obce Dvory nad Žitavou, Semerovo, Kolta, Čaka ďalej cez Veľký Krtíš až do Lučenca. Na spomínanú cestu I. triedy sú v danom území napojené cesty II. a III. triedy (II/511 a II/589).

Pri celoštátnom dopravnom prieskume dopravy v roku 2000, ktorého výsledky boli podkladom pre vypracovanie technickej štúdie pre trasu R7 v roku 2005, boli zistené na dotknutých cestách nasledovné hodnoty intenzity dopravy:

Vývoj intenzity dopravy			(skut.voz./24 h v oboch smeroch)		
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	RPDI 1995	RPDI 2000	Koeficient 2000/1995
I/75	Nové Zámky – kr. s cestou III.triedy	83946	3107	8966	2,88
I/75	kr. s cestou III.triedy – Dvory nad Žitavou	82280	4341	5244	1,21
I/75	Dvory nad Žitavou - intravilán	82282	2562	3103	1,21
I/75	Dvory nad Žitavou – Kolta	82290	2394	2897	1,21

Vývoj intenzity dopravy			(skut.voz./24 h v oboch smeroch)		
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	RPDI 1995	RPDI 2000	Koeficient 2000/1995
II/511	Dolný Ohaj – Dvory nad Žitavou	83167	937	1327	1,42
II/511	Dvory nad Žitavou – kr. s I/64	83150	1451	1765	1,22
II/509	Hurbanovo – II/589	81400	1781	2270	1,27
II/589	I/64 – Sv. Peter	83060	2632	3161	1,20
II/589	Sv. Peter – II/509	83066	1468	940	0,64

Intenzity dopravy – 2000			RPDI (skut.voz./24 h profil)		
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
I/75	Nové Zámky – kr. s cestou III.triedy	83946	7220	1746	8966
I/75	kr. s cestou III.triedy – Dvory nad Žitavou	82280	4208	1036	5244
I/75	Dvory nad Žitavou - intravilán	82282	2268	835	3103
I/75	Dvory nad Žitavou – Kolta	82290	2132	785	2897

Intenzity dopravy – 2000			RPDI (skut.voz./24 h profil)		
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
II/511	Dolný Ohaj – Dvory nad Žitavou	83167	846	481	1327
II/511	Dvory nad Žitavou – kr. s I/64	83150	966	799	1765
II/509	Hurbanovo – II/589	81400	1683	587	2270
II/589	I/64 – Sv. Peter	83060	2651	510	3161
II/589	Sv. Peter – II/509	83066	719	221	940
II/589	II/509 - Kolta	85036	907	499	1406

Z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy vyplýva, že vývoj intenzity dopravy na dotknutej cestnej sieti vykazuje veľké rozdiely na jednotlivých úsekoch. Priemerný rast intenzity dopravy na ceste I. triedy bol zistený v rozmedzí 1,21 – 2,88 a na cestách II. triedy v rozpätí 0,64 – 1,42.

Železničná doprava

V rámci železničnej dopravy nie je obsluha Nitrianskeho kraja dostatočná, najviac chýba efektívne prepojenie Nitry a Bratislavy. Základom železničnej dopravy v Nitrianskom kraji je trať 131 Bratislava – Komárno, kde sa v riešení uvažuje vo výhľade s modernizáciou trate a úpravou na traťovú rýchlosť 120 km/h vzhľadom na výhľadovú preferenciu železničnej dopravy ako ekologickej dopravy. V rámci ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja sa navrhuje aj modernizácia trate 130 Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo na traťovú rýchlosť 160km/h s požadovanou úpravou staníc. Vzhľadom na prepojenie trate č.135 z Nových Zámok do Komárna so zaradením do AGTC a AGC je potrebné vytvoriť územnú rezervu modernizáciu tejto trate a jej zdvojnásobenie.

Vodná doprava

Vodná doprava v Nitrianskom kraji je založená na Dunajskej vodnej ceste s prístavmi v Komárne a Štúrove. Ostatné vodné toky nedávajú predpoklad pre ich využívanie vodnou dopravou. Výnimkou môže byť splavnenie dolného úseku rieky Nitra (po sídlo kraja Nitru) v ďalekom výhlade.

Letecká doprava

V Nitrianskom kraji sa nenachádzajú letiská s verejnou prepravou osôb a nákladov. Najbližšie letisko je v Piešťanoch a v Bratislave. Na riešenom území sa nachádzajú letiská malého typu s trávnatou plochou a so zameraním na poľnohospodárske práce a pre športové účely. V dotknutom území sú to:

- Nové Zámky, letisko neverejné, vnútroštátne, rozhodnutie o vyhlásení OP zn.1614/98, zo dňa 20.01.1999, vydané Leteckým úradom SR,
- Dvory nad Žitavou, letisko pre letecké práce (spevnená dráha), rozhodnutie o OP zn. 1-104/87, zo dňa 20.10.1987, vydané Štátnou leteckou inšpekciou.

Tieto letiská je možné výhľadovo využívať na aerotaxi službu. Vo výhľadových zámeroch sa neuvažuje so zavedením pravidelnej civilnej leteckej prevádzky. Letiská v Nových Zámkoch a Leviciach možno využívať pre športové účely a pre služby aerotaxi.

Z ochranných pásiem letiska Nové Zámky a ustanovení predpisu L14 Z, schváleného výnosom federálneho ministerstva dopravy, zo dňa 5.3.1981 č. j. 25228/80 vyplývajú pre územie Nitrianskeho kraja nasledovné obmedzenia:

Výškové obmedzenie stavieb, zariadení, stavebných mechanizmov, porastov a pod. je stanovené:

- ochranným pásmom vzletových a približovacích priestorov,
- ochranným pásmom prechodových plôch,
- ochranným pásmom vodorovnej rozviny,
- ochranným pásmom kužeľovej plochy.

Z ochranných pásiem letísk pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve vyplývajú nasledovné obmedzenia:

Výškové obmedzenie stavieb, zariadení, stavebných mechanizmov, porastov a pod. je stanovené:

- ochranným pásmom vzletových a približovacích priestorov,
- ochranným pásmom prechodových plôch,
- ochranným pásmom vodorovnej roviny.

Ďalšie obmedzenie je stanovené:

- ochranným pásmom s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN (vedenie musí byť riešené podzemným káblom)

III.3.5.2. Zásobovanie elektrickou energiou

Kostrovú sieť vedení elektrizačnej sústavy tvoria 400 kV vedenia. Z úrovne transformovni 400 kV je elektrická energia transformovaná na úroveň distribučnej siete 110 kV, ktorá cez vedenia zásobuje transformovne 110/22 kV. Pre zásobovanie regiónu slúžia najmä distribučné rozvody 110 kV a následných 22 kV vedení. V Nových Zámkoch sa nachádza transformovňa 110/27 kV pre elektrifikáciu železníc, ktorá je účelová pre Železnice SR a nepracuje do verejného rozvodu. Celý región je elektrifikovaný, avšak niektoré vedenia už majú za sebou značnú dĺžku života, je potrebná ich obnova a rekonštrukcia.

III.3.5.3. Zásobovanie plynom

Územím kraja prechádza v smere východ – západ tranzitný plynovod, ktorý zabezpečuje prepravu plynu z Ukrajiny na európsky trh v objeme 20 % z celkovej spotreby zemného plynu. Situácia v napojenosti sídiel a zásobovaní obyvateľstva v rámci jednotlivých okresov je pomerne dobrá. Podiel plynifikovaných obcí kolíše od 77,53 % (okr. Levice) až po 97,56 % (okr. Komárno). Napojenosť obyvateľstva je ešte vyrovnannejšia, hodnoty sa pohybujú v rozmedzí od 92 % (okr. Levice) až po 99,8 % (okr. Komárno).

III.3.5.4. Zásobovanie pitnou vodou

Zásobovanie pitnou vodou na území Nitrianskeho kraja sa realizuje prostredníctvom skupinových alebo samostatných vodovodov. Najvýznamnejšou vodárenskou sústavou na území kraja je Podunajská vodárenská sústava, ktorá vznikla prepojením viacerých vodovodných systémov na báze veľkokapacitných zdrojov vody, predovšetkým VZ Gabčíkovo a VZ Jelka. Vodárenský systém Gabčíkovo zásobuje: SKV Levice, SKV Nové Zámky,

SKV Vráble - Zlaté Moravce, SKV Štúrovo a mnohé menšie skupinovú vodovody, ako aj samostatné vodovody v obciach po trase hlavných prívodov vody v okresoch Komárno, Levice a Nové Zámky.

Z hľadiska zásobovanosti obyvateľstva pitnou vodou z verejných vodovodov je najpriaznivejšia situácia v okrese Nové Zámky, kde je napojených 93,9 %, v okrese Komárno 86,4 % a v okrese Levice 78,8 % obyvateľov.

III.3.5.5. Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd

Rozvoj verejnej kanalizačnej siete a predovšetkým vyhovujúce zneškodňovanie odpadových vôd značne zaostáva za rozvojom verejných vodovodov a tým trpí následná kvalita vody vo vodných tokoch, čo predstavuje výrazný environmentálny problém.

Z pohľadu jednotlivých okresov Nitrianskeho kraja je stav v odkanalizovaní najnepriaznivejší v okrese Komárno, kde podiel obyvateľov bývajúcich v domoch napojených na verejnú kanalizáciu s ČOV je necelých 30 %. Aj v ďalších okresoch je úroveň odkanalizovania pod celoslovenským priemerom (okr. Nové Zámky 40,4 % a okr. Levice 44,2 %). Tento nepriaznivý stav je odrazom zaostávania budovania verejných kanalizácií za výstavbou verejných vodovodov, napriek zásade, že výstavba verejných vodovodov musí byť spojená s vytvorením podmienok na bezpečné odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd.

III.3.6. Rekreačia a cestovný ruch

Prírodný potenciál regiónu vytvára predpoklady pre perspektívny rozvoj cestovného ruchu a využitie tohto odvetvia vo väčšej miere, čo môže mať priaznivý vplyv na zamestnanosť a v konečnom dôsledku aj na životnú úroveň obyvateľstva. Z ekologického hľadiska je dôležité, že cestovný ruch má silný záujem na zachovaní nenarušeného životného prostredia a pôvodných hodnôt krajiny – prírodných, aj vytvorených. Z hľadiska prírodného potenciálu patrí región k oblastiam s veľmi atraktívnymi prírodnými a kultúro-historickými predpokladmi a dobrou vybavenosťou v oblasti CR. Klimatické podmienky, termálne kúpaliská a otvorené vodné plochy predurčujú tento región na letné časové využitie.

V rámci okresu Nové Zámky má významné postavenie rekreačný turizmus. Najčastejšie vykonávanými aktivitami sú rekreačné pobyty na termálnych kúpaliskách s príslušným vybavením v Štúrove, Nových Zámkoch, Margite – Ilone, Poľnom Kesove a Podhájskej.

Okres Komárno má výborné podmienky na pestovanie vodných športov, vodnú turistiku, cykloturistiku, kúpeľný turizmus, poľovníctvo, rybolov a agroturistiku. Najznámejším miestom oddychu je areál kúpeľov pri Patinciach. Prameň s teplou vodou poznali už Rimania, ktorí mali v blízkosti vojenský tábor. Dnešný areál kúpeľov sa rozprestiera na ploche 30 ha. Športový, rekreačný a detský bazén sa plní vodou z výdatného termálneho prameňa s teplotou vody 27 °C. Kúpeľný areál má veľké plážové priestory a je v ňom umelé jazierko, na ktorom sa možno člňkovať a jazdiť na vodných bicykloch. V Komárne je termálne kúpalisko s autokempingom, ktorý využívajú najmä zahraniční turisti.

Z hľadiska cestovného ruchu je pre okres Levice zaujímavý Levický hrad, ktorý bol cisárskym nariadením v roku 1699 zrušený ako pevnosť a dnes je z neho už iba ako zrúcanina – dominanta mesta Levice. Na hradnom nádvorí v tzv. Dobóovskom kaštieli je dnes Tekovské múzeum, ktorého súčasťou sú vysunuté expozície: vodný mlyn v Bohuniciach a skalné obydlia v Brhlovciach, ktoré sú vytesané do sopečného tufu a vznikli ako úkryty v období tureckých nájazdov. Významnými pamiatkami, ktoré sa oplatí navštíviť sú románsky kostolík z 13 stor. v Kalinčiakove a pamätná izba Franza Schuberta v Želiezovskom kaštieli zo 14. stor. Známe sú aj kúpele a wellness v Santovke a kúpalisko Margita-Ilona.

III.3.7. Kultúrohistorické pamiatky

Bajč

- *Rímskokatolícky kostol sv. Jána Krstiteľa* prestavaný v rokoch 1827-1831 z poschodového kaštieľa.
- *Arcibiskupský letný kaštieľ*, ktorý vznikol prestavbou z pôvodnej prízemnej budovy bytov správcovstva arcibiskupského veľkostatku po roku 1867.
- *Kúria správcov arcibiskupského veľkostatku*, upravená zo staršej budovy krčmy po roku 1867.

Bánov

- *Rímskokatolícky kostol sv. Michala Archanjela* z roku 1842.

Bešeňov

- Rímskokatolícky kostol Narodenia Panny Márie barokový z roku 1745.

Veľké Lovce

- Zrúcanina paulínskeho kláštora Máriačalád.

Čechy

- Rímskokatolícky kostol sv. Petra a Pavla z roku 1735.

Kolta

- Rímskokatolícky kostol Nepoškvrneného počatia Panny Márie z roku 1791.
- Kaplnka sv. Urbana z roku 1846.

Dedinka

- Rímskokatolícky kostol Mena Panny Márie barokový z roku 1753.

Pribeta

- Rímskokatolícky kostol Najsvätejšej Trojice barokový z roku 1733.
- Kalvínsky kostol tolerančný klasicistický z roku 1784 - 1786.
- Komplex kalvárie s kaplnkou z roku 1762.

Semerovo

- Rímsky kameň s torzom nápisu z roku 229 n. l. Z čias Marca Aurélia Severa Alexandra Zbožného.
- Rímskokatolícky kostol Nanebovzatia Panny Márie barokový z roku 1712.
- Židovský cintorín z roku 1777.

Dvory nad Žitavou

- Rímskokatolícky kostol sv. Vojtecha barokový z roku 1776.
- Fara, baroková najstaršia budova v obci z roku 1771.
- Evanjelický kostol z roku 1880.

Čaka

- Rímskokatolícky kostol sv. Jána Nepomuckého barokový z roku 1769.
- Kaplnka Sedembolestnej Panny Márie z roku 1893.

III.3.8. Archeologické pamiatky

Z archeologického hľadiska bolo záujmové územie pomerne husto osídlené. Archeologické nálezy preukázali osídlenie obyvateľstvom rôznych kultúr od staršej doby kamennej (paleolit) v Komjaticiach (paleolitická stanica lovcov mamutov, moustierska kultúra), cez početné neolitické nálezy ako aj významné lokality z mladšej doby bronzovej v Bíni a Nitrianskom Hrádku (sediaca Venuša), až po rímske obdobie, čo dokazuje rímska pevnosť Anavum v Štúrove, vysunutá rímska stanica vo Veľkom Kýre a ďalšie.

Na základe archeologických vykopávok sa dá v danej oblasti predpokladať existencia i dosiaľ neznámych archeologických nálezísk, nakoľko toto územie je osídlené nepretržite už od staršej doby kamennej. Je teda pravdepodobné, že pri výkopových prácach stavebnej činnosti môže dôjsť k ich odhaleniu.

III.4. SÚČASNÝ STAV KVALITY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA

III. 4.1. Ovzdušie

Ovzdušie je najvýraznejšie poškodenou zložkou životného prostredia, najmä v dôsledku silného emisno – imisného zaťaženia zo zdrojov znečisťovania a je potenciálnou hrozbou pre zdravie obyvateľstva. Stav kvality ovzdušia odrážajú imisie, t.j. škodliviny, ktoré sa nachádzajú v atmosfére. Ide predovšetkým o látky, ktoré sú bezprostredne v kontakte so živou zložkou a môžu ich vo zvýšených koncentráciách ohroziť.

SHMÚ monitoruje úroveň znečistenia ovzdušia už od roku 1971, kedy boli uvedené do prevádzky prvé manuálne stanice v Bratislave a Košiciach. Postupne boli merania rozšírené do najviac znečistených miest a priemyselných oblastí. Na území SR je rozmiestnených 28 automatických meracích staníc, z ktorých väčšina monitorovala základné znečisťujúce látky (SO₂, NO_x, NO₂, CO a PM₁₀).

Vybrané údaje o zdrojoch znečisťovania ovzdušia a emisiách znečisťujúcich látok sa od roku 1999 spracovávajú v systéme NEIS (Národný emisný informačný systém). NEIS je tvorený ako viacmodulový systém, ktorý plne zodpovedá požiadavkám platnej legislatívy v ochrane ovzdušia.

Záujmové územie patrí k oblastiam s relatívne málo znečisteným ovzduším. Vzhľadom k všeobecne priaznivým klimatickým a mikroklimatickým pomerom je veľmi dobre prevetrávané, v dôsledku čoho dochádza k pomerne rýchlemu a účinnému rozptylu emitovaných znečisťujúcich látok. Na druhej strane však bariérami nechránená krajina je potenciálne veľmi náchylná na veternú eróziu, čo sa prejavuje intenzívnymi prášnymi búrkami a odnosom vrchných častí pôdneho profilu.

V roku 2007 bolo v Nitrianskom kraji prevádzkovaných 1 527 stacionárnych zdrojov, z ktorých bolo 125 veľkých zdrojov (VZZO) a 1 402 stredných zdrojov (SZZO).

Trendy vývoja emisií základných znečisťujúcich látok zo stacionárnych zdrojov v tonách (veľkých a stredných zdrojov) v Nitrianskom kraji v rokoch 2002 – 2007

Rok	TZL	SO ₂	NO _x	CO	ΣC
2002	858,0	3178,0	2990,0	2193,0	362,0
2003	684,0	3033,0	3010,0	2234,0	380,0
2004	605,0	1949,0	3373,0	2147,0	413,0
2005	572,0	1835,0	2898,0	2422,0	338,0
2006	474,0	1821,0	2625,0	2346,0	353,0
2007	420,9	789,0	2026,0	1986,0	361,0

Zdroj: NEIS

Počet zdrojov znečisťovania ovzdušia v Nitrianskom kraji – rok 2007

Okres	Veľké zdroje znečisťovania ovzdušia	Stredné zdroje znečisťovania ovzdušia	Spolu
Komárno	20	202	222
Levice	13	250	263
Nové Zámky	15	168	183

Zdroj: www.kuzp.sk

Emisie zo stacionárnych zdrojov – okres Nové Zámky

Kód ZL	Popis ZL	Množstvo ZL (t) za rok 2000	Množstvo ZL (t) za rok 2001	Množstvo ZL (t) za rok 2002	Množstvo ZL (t) za rok 2003	Množstvo ZL (t) za rok 2004	Množstvo ZL (t) za rok 2005	Množstvo ZL (t) za rok 2006	Množstvo ZL (t) za rok 2007
0.0.01	TZL	206,795	150,897	153,417	123,205	73,869	59,051	54,597	46,083
0.0.02	SO _x	1 146,236	1 464,693	1 731,573	1 686,611	936,314	665,733	935,048	725,977
0.0.03	NO _x	586,190	813,111	1 090,003	1 212,597	900,366	725,259	672,475	626,830
0.0.04	CO	240,089	235,457	366,472	257,352	205,923	177,423	118,343	109,496
0.0.05	ΣC	57,532	58,766	53,734	66,075	44,868	41,803	38,735	52,353

Zdroj: www.air.sk

Emisie zo stacionárnych zdrojov – okres Komárno

Kód ZL	Popis ZL	Množstvo ZL (t) za rok 2000	Množstvo ZL (t) za rok 2001	Množstvo ZL (t) za rok 2002	Množstvo ZL (t) za rok 2003	Množstvo ZL (t) za rok 2004	Množstvo ZL (t) za rok 2005	Množstvo ZL (t) za rok 2006	Množstvo ZL (t) za rok 2007
0.0.01	TZL	35,426	24,081	17,522	11,832	16,834	21,164	20,236	17,776
0.0.02	SO _x	34,301	19,988	18,652	9,477	10,712	6,261	2,739	1,872
0.0.03	NO _x	82,395	83,410	67,516	77,110	79,924	73,969	69,648	66,226
0.0.04	CO	106,617	87,274	57,068	42,121	75,467	76,297	78,120	72,280
0.0.05	ΣC	48,239	56,280	47,039	44,768	70,783	75,172	79,807	96,452

Zdroj: www.air.sk

Emisie zo stacionárnych zdrojov – okres Komárno

Kód ZL	Popis ZL	Množstvo ZL (t) za rok 2000	Množstvo ZL (t) za rok 2001	Množstvo ZL (t) za rok 2002	Množstvo ZL (t) za rok 2003	Množstvo ZL (t) za rok 2004	Množstvo ZL (t) za rok 2005	Množstvo ZL (t) za rok 2006	Množstvo ZL (t) za rok 2007
0.0.01	TZL	132,608	142,678	95,684	94,008	61,517	68,351	99,078	157,427
0.0.02	SO_x	174,047	148,512	88,245	66,842	26,565	35,599	25,571	21,961
0.0.03	NO_x	138,879	160,016	115,310	120,173	105,065	102,279	105,413	110,700
0.0.04	CO	234,834	343,147	182,860	241,233	199,977	194,884	208,214	242,509
0.0.05	ΣC	26,599	35,254	35,636	35,313	34,977	37,213	35,266	30,039

Zdroj: www.air.sk

Najvýznamnejšie zdroje znečisťovania ovzdušia v jednotlivých okresoch podľa množstva znečisťujúcich látok emitovaných do ovzdušia v roku 2007 (databázy NEIS)

Okres	Prevádzkovateľ	TZL (t)	Podiel v %
Levice	SES a.s. Tlmače	107,5	25,5
Nové Zámky	Smurfit Kappa Štúrovo, a.s.	23,7	5,6
Levice	Lencos s.r.o., Levice	12,9	3,1
Levice	BYTREAL Tlmače s.r.o.	12,6	3,0
		SO₂ (t)	Podiel v %
Nové Zámky	Smurfit Kappa Štúrovo, a.s.	690,9	87,6
Nové Zámky	Icopal a.s. Štúrovo	25,5	3,2
Levice	BYTREAL Tlmače s.r.o.	9,9	1,3
		NO_x (t)	Podiel v %
Nové Zámky	Smurfit Kappa Štúrovo, a.s.	556,9	27,5
Levice	SES a.s. Tlmače	37,7	1,9
Nové Zámky	Bytkomfort s.r.o. Nové Zámky	27,2	1,3
		CO (t)	Podiel v %
Levice	SES a.s. Tlmače	165,2	8,4
		ΣC (t)	Podiel v %
Komárno	Rieker obuv s.r.o., Komárno	74,5	20,6
Nové Zámky	REAL – H.M. s.r.o., Nové Zámky	24,4	6,8

Zdroj: www.kuzp.sk

Významným zdrojom znečistenia ovzdušia v záujmovom území je aj doprava, ktorá do ovzdušia uvoľňuje oxidy dusíka, oxid uhoľnatý a uhľovodíky. Zároveň vplyvom dopravy vzniká veľké množstvo sekundárnej prašnosti. Prioritnou snahou vo vzťahu k ochrane ovzdušia je znižovanie produkcie exhalátov z cestnej dopravy. Problém sa celospoločensky rieši prostredníctvom ekologizácie vozového parku a používaním menej škodlivých pohonných hmôt. Konkrétne na cestnej sieti je potrebná realizácia technicko-organizačných opatrení, zameraných na zabezpečenie plynulosti dopravy. K takým patrí aj budovanie rýchlostných komunikácií za hranicami zastavaného územia. Rýchlostné cesty a diaľnice dokážu znížiť produkciu škodlivín z dopravy práve plynulým režimom jazdy po komunikácii a menšími pozdĺžnymi sklonmi komunikácie, ktoré sú dané samotnými projektovými prvkami stavby.

III.4.2. Hluk a emisie z dopravy

V súvislosti so zvyšujúcim sa počtom áut na cestách, dochádza k zhoršovaniu hlukovej situácie. Hlukom z cestnej dopravy sú ovplyvňované predovšetkým obytné zóny v tesnej blízkosti významných cestných ťahov. Presný počet obyvateľov exponovaných hlukom z dopravy nie je možné stanoviť, pretože dosiaľ sa monitorujú iba frekventované pozemné komunikácie. Všeobecne však možno uviesť, že asi 10 – 15 % obyvateľov mestských sídel je pravidelne zaťažovaných hlukom prevyšujúcim 65 dB (A). Na exponovaných miestach dosahuje hluk hodnoty aj viac ako 75 dB (A). Sídla, ktoré majú vybudované cestné obchvaty, sú takouto situáciou menej zaťažované. Daný problém je teda možné riešiť obchvatmi jednotlivých miest a obcí, čo je snahou aj tejto navrhovanej činnosti.

Pozoruhodným problémom je záťaž prostredia v blízkosti frekventovaných železničných tratí, ktorá v meraných prípadoch vykazuje hodnoty 70 – 75 dB (A), prípadne aj viac. Najvyššiu hlučnosť vykazujú najzaťaženejšie trate a za najkritickejšie možno považovať miesta, kde sa tieto trate spájajú na vstupoch do železničných staníc. Za zdroj hluku možno označiť i leteckú dopravu lokalizovanú v blízkosti Nových Zámkov.

III.4.3. Radónové riziko

Žiarenie z prírodných zdrojov, uvádzané ako radónové riziko, patrí k stresovým faktorom, ktoré negatívne pôsobia na zdravotný stav obyvateľov regiónu. Kozmické žiarenie a prirodzená rádioaktivita hornín, hydrosféry a atmosféry sú podmienené prítomnosťou rádioaktívnych prvkov K, U, Th v horninách. K najvýznamnejším zdrojom prírodného žiarenia patrí radón, ktorý je prítomný v stopových množstvách v horninách (horninové podlažie budov, stavebný materiál) a je zdrojom radiácie predovšetkým v budovách a vo vode. Za oblasti s najvyšším potenciálnym radónovým rizikom možno pokladať zóny nachádzajúce sa v blízkosti tektonických línií, mladších zlomov a v miestach križovania tektonických línií. Najrizikovejšie oblasti sa pritom nachádzajú vo vzdialenosti do 10 km od týchto línií. Záujmová oblasť vykazuje *nízke radónové riziko*.

III.4.4. Kvalita vôd

Všetky vodné toky v záujmovom území sú alochtónne a už sem pritekajú znečistené až veľmi znečistené. Je to dôsledok vypúšťania nečistených, alebo nedostatočne čistených vôd, na horných a stredných úsekoch tokov priemyslom, poľnohospodársko-potravinárskym komplexom, rôznorodými obslužnými jednotkami a komunálnou sférou, spôsobujúcimi významné bodové a plošné znečisťovanie. K tomuto problému veľmi výdatne napomáha kontaminácia povrchových a následne aj podzemných a stojatých vôd vplyvom splachu poľnohospodárskej pôdy s obsahom rezíduí látok používaných na ochranu a výživu poľnohospodárskych kultúr. Významný podiel na plošnom znečistení vôd majú aj neodkanalizované sídla rôznych veľkostí a štruktúry, výrobné prevádzky, farmy živočíšnej výroby, skládky priemyselných a komunálnych odpadov. Veľmi významné nebezpečenstvo predstavuje aj voda akumulovaná v žumpách, ktorých technický stav, resp. spôsob nakladania s týmito vodami, je nevyhovujúci.

Kvalita povrchových vôd je hodnotená na základe sumarizácie výsledkov klasifikácie v zmysle STN 75 7221 „Kvalita vody. Klasifikácia kvality povrchových vôd“, ktorá kvalitu vody hodnotí v 8 skupinách ukazovateľov (A-skupina – kyslíkový režim, B-skupina – základné fyzikálno-chemické ukazovatele, C-skupina – nutrienty, D-skupina – biologické ukazovatele, E-skupina – mikrobiologické ukazovatele, F-skupina – mikropolutanty, G-skupina- toxicita, H-skupina – rádioaktivita) a s použitím sústavy medzných hodnôt zaraďuje vody podľa ich kvality do piatich tried (I. trieda – veľmi čistá voda až V. trieda – veľmi silno znečistená voda, pričom ako priaznivá kvalita vody je považované úroveň I., II. a III. triedy kvality). Nasledujúca tabuľka ponúka prehľad znečistenia povrchových vôd v záujmovom území :

Tok	Profil	Skupiny ukazovateľov						
		A	B	C	D	E	F	H
Žitava	Dolný Oháj	III.	III.	IV.	IV.	IV.	III.	-
Malá Nitra	Pod Šuranmi	IV.	IV.	V.	IV.	IV.	III.	-
Nitra	Komoča	V.	IV.	V.	IV.	V.	IV.	-

Zdroj: SHMÚ

Kvalitu podzemných vôd v riečnych náplavoch Nitry negatívne ovplyvňuje zvyšujúca sa poľnohospodárska a priemyselná činnosť, čo vyvoláva prekračovanie stanovených limitov pre pitnú vodu. Nadlimitné hodnoty boli namerané v ukazovateľoch: Fe, Mn, amónne ióny, chloridy, menej dusíkaté látky a ťažké kovy (As). Taktiež bola nameraná zvýšená hodnota CHSK_{Mn}. Za pozornosť stojí aj zvýšenie počtu prekročení u NEL_{UV}. Pri organických látkach prekročené limity boli zistené u humínových látok a 1,1-dichlóreténu. Intenzita znečistenia sa zvyšuje smerom k ústiu rieky, pre ktoré je typická zvýšená antropogénna činnosť.

III.4.5. Skládky, smetiská, devastované plochy

V rámci Nitrianskeho kraja v roku 2007 vzniklo 543,3 tis. ton odpadu, čo predstavuje v rámci krajov SR 5,9 %-ný podiel. Množstvo odpadov sa oproti roku 2006 zvýšilo o 11,7 %. Podľa miery rizika nebezpečenstva sa odpad člení na nebezpečný a ostatný odpad. Nebezpečný odpad v roku 2007 v Nitrianskom kraji tvoril 4,4 % z celkového množstva vyprodukovaného odpadu, pričom najväčší podiel mali stavebné odpady a odpady z demolácií (32,4 %), odpady zo zdravotnej alebo veterinárnej starostlivosti (21,3 %) a odpady inak nešpecifikované (10,6 %). Komunálny a drobný stavebný odpad z obcí NSK dosiahol objem 234,4 tis. ton, čo je

14,0 % z celkového množstva KO z obcí SR. Na 1 obyvateľa kraja bolo vyprodukovaných 322 kg KO, čo je o 15 kg viac ako v roku 2006. Z celkového množstva KO bolo 88,6 % odpadu zneškodnených skládkovaním. Ďalej zhodnocovaný odpad (materiálový, energetický, kompostovaním alebo iným spôsobom) tvoril iba 6,9 % z celkového objemu KO.

V samotnom okrese Nové Zámky v roku 2007 vzniklo 48 407,5 ton komunálnych odpadov, čím sa okres podieľal na celkovej produkcii komunálnych odpadov 2,9 %. V prepočte na obyvateľa bolo v okrese Nové Zámky vyprodukovaných 329,91 kg komunálnych odpadov/obyv./rok, čo je v porovnaní celoslovenskou produkciou (308,95 kg/obyv./rok) značný nadpriemer.

Na zhodnocovanie odpadového skla (R5), odpadového papiera (R3) a železného šrotu (R4) sú v SR vybudované dostatočné spracovateľské kapacity, ktorých využitie je zabezpečené aj odpadom z dovozu. Najbližšie k záujmovému územiu sa nachádzajú zariadenia na spracovanie a zhodnotenie:

- opotrebovaných pneumatík – firma PNEU COMP, s. r. o., Nové Zámky s kapacitou 1500 t/rok,
- odpadov z viacvrstvových kombinovaných materiálov – KURUC COMPANY Veľké Lovce, prevádzka Nové Zámky,
- odpadov z plastov – Plasted s.r.o. Nové Zámky a Nový Elektrosvit a.s. Nové Zámky,
- mletia odpadových plastov – ER-PACK-PLUS s.r.o. Nové Zámky, prevádzka Nitra,
- stavebných odpadov (predovšetkým neznečistených škodlivinami) – VODOMONT-vodohospodárske stavby a. s., Šaľa; U. P. BROKER s. r. o., Štúrovo,
- biologicky rozložiteľných odpadov – Branos s.r.o. Nové Zámky.

Skládkovanie odpadov je stále veľmi rozšírený spôsob nakladania s odpadmi, čo nie je celkom v súlade s účelom odpadového hospodárstva SR. Skládky predstavujú stále nevyhnutné zariadenia na nakladanie s odpadmi. Najviac dominuje skládkovanie komunálnych odpadov.

Počet skládok odpadov v jednotlivých okresoch

Okres	Počet skládok odpadov		
	na nebezpečný odpad	na odpad, ktorý nie je nebezpečný	na inertný odpad
Komárno	-	3	-
Nové Zámky	-	5	-
Levice	2	6	1

Zdroj: www.sazp.sk

Priamo v záujmovom území sa nachádza 1 skládka odpadu, ktorý nie je nebezpečný, a to v obci Kolta. V okrese sa však nachádzajú ešte ďalšie skládky KO, a to v obciach Bajtava, Michal nad Žitavou, Nána a Tvrdošovce. V okrese Nové Zámky je z uzavretých skládok cca 90 % zrekultivovaných. V obciach Andovce, Jatov, Semerovo, Bešeňov, Dolný Ohaj sú bývalé skládky komunálneho odpadu (KO) zrekultivované, v obci Čechy je skládka KO uzatvorená a čiastočne zrekultivovaná. Vo Veľkých Lovciach je skládka KO zatiaľ len uzatvorená a pripravuje sa projekt rekultivácie.

V regióne sa nenachádza žiadna spaľovňa komunálneho odpadu.

Environmentálne záťaž

Environmentálna záťaž je definovaná ako stav vzniknutý poškodzovaním pôdy a horninového prostredia ako zložiek životného prostredia v dôsledku ľudskej činnosti nad mieru kritérií znečistenia ustanovených platnou legislatívou. Zároveň je to aj stav vzniknutý poškodzovaním podzemnej vody, ktoré má nepriaznivé účinky na dobrý chemické pomery podzemných vôd. Environmentálne záťaž predstavujú predovšetkým skládky odpadov prevádzkovaných za „osobitných podmienok“ do 31. 07. 2000, ale môžu to byť aj odkaliská, banské haldy, priestory po pobyte vojsk bývalej Sovietskej armády a priemyselné areály.

V širšom záujmovom území sa jedná o skládky odpadov prevádzkovaných za „osobitných podmienok“ do 31. 07. 2000 v okrese Komárno:

- Bajč v k.ú. Bajč.

III.4.6. Stav kvality pôd

Na ochranu pôdy sa uplatňuje zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V jednotlivých okresoch viac ako polovicu z celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy predstavuje chránená pôda (poľnohospodárska pôda zaradená podľa kódu bonitovanej pôdno-ekologickej jednotky do 1.- 4. kvalitatívnej skupiny). Hlavnou príčinou takéhoto vysokého hodnotenia pôd je výhodná geografická poloha v rámci Slovenska, špecifické klimatické a stanovištné podmienky nížinného typu, priaznivý hydrologický režim a geologické podložie pre vývin najkvalitnejších pôd.

Kvalitu poľnohospodárskej pôdy ovplyvňujú rôzne negatívne vplyvy, hlavne z poľnohospodárskej činnosti. K najvýraznejším patrí ohrozenie pôd eróziou (vodnou i veternou), kontaminácia a zasoľovanie pôd. Významná časť poľnohospodárskej pôdy je ohrozená, alebo potenciálne ohrozená, *veternou a vodnou eróziou*. Hlavnou príčinou tohto stavu je nezodpovedajúce usporiadanie pôvodnej krajiny štruktúry, ktorá bola zničená intenzifikáciou poľnohospodárstva nadmerným rastom výmery ornej pôdy na úkor porastov podstatne odolnejším voči erózii (pasienkom, lúkam, podmáčaným plochám), ale aj zavedením veľkoblkových pôd, odstraňovaním medzí, vetrolamov, terasovaním, systematickým odstraňovaním rozptýlenej kroviny a stromovej zelene, zhutňovaním podorníčia, znižovaním podielu organických hnojív, hydromelioračnými úpravami vedúcimi ku všeobecnému poklesu hladiny podzemnej vody. Eróziou sú ohrozené naše najproduktívnejšie pôdy, predovšetkým černozy, ale aj hnedozeme a illimerizované pôdy.

Veľmi vážnym problémom súvisiacim s potencionálnou *kontamináciou pôdy*, vody a následne aj potravinárskeho reťazca, bol stupeň chemizácie poľnohospodárskej výroby a používaných prostriedkov na ochranu a výživu rastlín. Všeobecne vo vzorkách pôdy, vyšetrovaných na obsah cudzorodých látok, bol zistený výskyt pesticídov, ktoré výrazne prekročovali povolené hodnoty. V súčasnej dobe, kedy prišlo k radikálnemu zníženiu množstiev aplikovaných ochranných a výživových prostriedkov na jednotku plochy, sa obsahy cudzorodých látok postupne znižujú na limitné hodnoty. V súčasnosti sa v záujmovom území nenachádzajú významnejšie lokality kontaminovanej poľnohospodárskej pôdy z vyššie uvedených príčin.

III.4.7. Zdravotný stav lesných porastov

Súčasný drevinový zloženie má väčšinou prírodný charakter. Vplyvom antropogénnej činnosti človeka došlo k zmene tvaru lesa z vysokého na nízky (výmladkový). Lesné porasty sú však stabilné, stredne poškodené.

Zo škodlivých činiteľov prevažujú abiotické činitele (sneh, vietor, námraza). Považujú sa za ťažiskové z hľadiska objemu náhodných ťažieb. Spravidla spôsobujú priame poškodenie porastov. Niekedy sa porasty oslabujú anomáliami počasia (sucho, vietor, sneh), ktoré vytvárajú vhodné podmienky pre nasledovnú aktivizáciu biotických škodlivých činiteľov. Abiotické škodlivé činitele spôsobujú lesnému hospodárstvu značné škody. Ide najmä o predčasnú likvidáciu porastov, ktoré ešte nedosiahli optimálnu zásobu, ale sú spojené aj so znížením kvality dreva. Okrem priamych ekonomických strát vznikajú tiež ekologické škody.

Ani pôda v rámci LP nie je uchránená pred devastáčnymi tlakmi. Jej okysľovanie a následné zníženie prirodzenej úrodnosti vplyvom kyslých dažďov pokračuje v lesných ekosystémoch a odráža sa znížením prírastkov a zhoršeným zdravotným stavom drevnej hmoty.

III.4.8. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva

Hoci rast svetovej populácie je globálny problém, situácia vo vyspelých a rozvojových krajinách je výrazne odlišná. Vo vyspelých krajinách sa počet obyvateľov znižuje, resp. stagnuje a obyvateľstvo starnie. Populačný vývoj na Slovensku je potrebné vnímať v kontexte svetového populačného vývoja, aj keď viaceré demografické procesy prebiehajú u nás s časovým posunom aj niekoľko desiatok rokov za najvyspelejšími krajinami.

Podľa údajov Štatistického úradu SR mala ku koncu roku 2006 Slovenská republika 5 389 180 obyvateľov, z toho 2 773 308 žien. Prirodzený prírastok (resp. úbytok) predstavoval 603 osôb. Prirodzený pohyb obyvateľstva v okresoch Nové Zámky, Komárno a Levice v porovnaní s celoštátnymi hodnotami uvádza tabuľka:

Územie	Obyvateľstvo k 31.12.2006	Živonarodení	Zomretí	Prírodn. prírastok	Príťahovalí	Celkový prírastok
Slovenská rep.	5 389 180	53 904	53 301	603	3 854	4 457
Nitriansky kraj	708 498	6 024	7 992	-1 968	775	-1 193
Okres Nové Zámky	147 703	1 190	1 757	-567	67	-500
Okres Komárno	107 037	945	1 272	-327	166	-161
Okres Levice	118 695	1 011	1 436	-425	73	-352

Zdroj : Stav a pohyb obyvateľstva v SR, 2006

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov – ekonomická a sociálne situácia, výživové návyky, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti, ale aj životné prostredie.

V roku 2006 zomrelo na Slovensku 53 301 osôb, vysoká úmrtnosť je najmä u mužov v stredných vekových kategóriách (30 – 55 rokov). Podstatná časť úmrtnosti obyvateľstva sa sústreďuje do 5 hlavných kapitol príčin smrti. Najviac úmrtí bolo v roku 2006 v mužskej časti populácie v dôsledku chorôb obehovej sústavy (najmä infarkt myokardu a cievne ochorenia mozgu), ďalej novotvarov (hlavne nádory priedušnice, priedušiek a pľúc, žalúdka a čriev) a v dôsledku vonkajších príčin úmrtnosti, vrátane dopravných nehôd. Aj u žien bola úmrtnosť na choroby obehovej sústavy najvyššia, za nimi nasledujú nádorové ochorenia a vonkajšie príčiny úmrtnosti. U mužov je takmer 2-krát vyššia úmrtnosť v dôsledku poranení a otráv oproti ženám. Je to najmä dôsledok vysokého podielu úmrtí pri dopravných nehodách. Vyššia úmrtnosť mužov je aj v dôsledku rôznych popálenín, otráv a úmrtnosti z dôvodu násilia.

Úmrtnosť (počet zomretých na 100 000 obyvateľov) podľa príčin smrti v okresoch Nové Zámky, Levice a Komárno v porovnaní so stavom v celej SR a Nitrianskom kraji dokumentuje nasledovná tabuľka :

Ochorenie	Úmrtnosť podľa príčin smrti									
	SR		Nitriansky kraj		Okres NZ		Okres KN		Okres LV	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
choroby obehovej sústavy (kap. IX)	13538	15759	2019	2436	434	523	323	371	353	482
nádorové ochorenia (kap. II)	6815	4917	1049	739	248	165	156	141	171	130
choroby dýchacej sústavy (kap. X)	1678	1283	236	198	48	37	35	31	21	26
vonkajšie príčiny úmrtnosti (kap. XX.)	2454 (648*)	608 (173*)	342 (88*)	81 (23*)	88 (21*)	23 (6*)	52 (15*)	10 (3*)	47 (14*)	19 (6*)
choroby tráviacej sústavy (kap. XI)	1802	1067	267	157	57	39	42	33	59	28

Zdroj : Stav a pohyb obyvateľstva v SR, 2006

* - počet zomrelých pri dopravných nehodách

Dopravná nehodovosť

Jedným z vážnych argumentov pre výstavbu novej rýchlostnej komunikácie, ktorá vedie mimo intravilány miest a obcí, je aj dopravná nehodovosť, ktorá sa tiež podieľa na nepriaznivých štatistických údajoch o úmrtnosti obyvateľstva.

Dopravnou nehodou rozumieme udalosť, ku ktorej došlo pohybom vozidla v cestnej premávke a mala za následok škodu na životoch, zdraví alebo na majetku, bez ohľadu na to, či bola klasifikovaná ako trestný čin, resp. priestupok a či bola prejednávaná súdom alebo trestnou komisiou dopravného inšpektorátu. Patria sem i dopravné nehody, ku ktorým došlo na miestach obmedzene prístupných pre cestnú premávku (napr. na poľných a lesných cestách, v závodoch, dvoroch a pod.). Pri každej dopravnej nehode sa zisťuje len hlavná príčina vzniku nehody.

K nehodám zapríčineným „inou príčinou“ patria najmä zrážky s lesnou zverou, pád osoby z vozidla za jazdy, nehody zavinené spolujazdcom a pod.

Kritická nehodová lokalita (KNL) je lokalita s evidentne vysokým počtom dopravných nehôd. Na to, aby sa nehodová lokalita stala kritickou musí byť splnená podmienka, že skutočný počet dopravných nehôd na nej vzniknutý je väčší ako kritický počet nehôd. Kritický počet dopravných nehôd sa určí exaktným postupom.

Za opakujúcu sa kritickú nehodovú lokalitu sa považuje taká KNL, kde sa počas uplynulých 5 rokov sústavne vyskytoval vysoký počet dopravných nehôd, presahujúci stanovenú hranicu kritického počtu dopravných nehôd.

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2007 podľa ukazovateľa „hustota nehôd“ (počet DN na dĺžke cesty 1 km [DN.km⁻¹])

Správa a údržba	Č. cesty	KNL (km)		Dĺžka (km)	IN/EX	Závažnosť DN				Následky DN			
		od	do			DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	LZ	MŠ
Komárno	563	18,500	18,900	0,400	EX	6	0	1	4	0	1	3	280
Nové Zámky	75	42,000	42,500	0,500	EX	8	0	0	2	0	0	4	1180
Nové Zámky	75	45,610	46,100	0,490	EX	8	0	1	1	0	1	6	578

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2007 podľa ukazovateľa „hustota hosp. strát z následkov DN“ (hospodárske straty v tis. Sk. z následkov dopravných nehôd na 1 km dĺžky cesty)

Správa a údržba	Č. cesty	KNL (km)		Dĺžka (km)	IN/EX	Závažnosť DN				Následky DN			
		od	do			DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	LZ	MŠ
Komárno	589	5,200	5,200	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	3	100
Nové Zámky	75	38,730	38,730	0,000	IN	1	1	1	1	1	2	4	10
Nové Zámky	75	56,900	57,280	0,380	EX	7	1	1	2	2	0	2	815

Závažnosť DN:

- SDN – smrteľná dopravná nehoda pri ktorej došlo k smrteľnému zraneniu účastníka nehody,
- VDN – vážna dopravná nehoda pri ktorej bol smrteľne alebo ťažko zranený aspoň jeden účastník nehody,
- ODN – osobné dopravné nehody pri ktorej vznikne ujma na zdraví ľudí (dôjde k smrteľnému, ťažkému alebo ľahkému zraneniu).

Následky DN:

- SZ – smrteľne zranená osoba,
- ŤZ – ťažko zranená osoba,
- LZ – ľahko zranená osoba,
- MŠ – materiálna škoda v tis. Sk. podľa odhadu polície.

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A O MOŽNOSTIACH OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE

IV.1. POŽIADAVKY NA VSTUPY

IV.1.1. Záber plôch

Predmetná stavba si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch v zastavanom území ako aj vo voľnej krajine prevažne vedenej ako poľnohospodárska pôda. Dočasný záber plôch, ktorý bude slúžiť výstavbe navrhovanej rýchlostnej cesty a zariadeniam staveniska, bude po ukončení stavby rekultivovaný a vrátený na ich pôvodné využívanie. Hodnoty záberu plôch v jednotlivých uvažovaných variantoch sú uvedené v tabuľke :

Záber pozemkov / Variant	A,B,E	B1,C
Trvalý záber pozemkov (m ²)	1 277 740	1 338 980
Dočasný záber pozemkov (m ²)	386 630	387 350
Trvalý záber PPF (m ²)	1 189 210	1 225 990
Dočasný záber PPF (m ²)	332 640	338 910
Trvalý záber viníc (m ²)	-	-
Dočasný záber viníc (m ²)	-	-
Trvalý záber lesov (m ²)	19 550	31 000
Dočasný záber lesov (m ²)	8 140	8 100
Trvalý záber ostatných plôch (m ²)	68 980	81 990
Dočasný záber ostatných plôch (m ²)	140 270	106 950

Počas výstavby musí mať zhotoviteľ stavby k dispozícii plochy, na ktorých bude možné umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Na tento účel sa budú v čo najväčšej miere využívať plochy trvalého záberu. Dočasné zábery pôdy budú predstavovať okrem manipulačných pásov pozdĺž budovanej cesty aj plochy stavebných dvorov, skládky materiálov a pod.. Stavebné dvory sa uvažujú v priestore navrhovaných križovatiek a v areáloch PD dotknutých obcí. Konkrétny návrh bude závisieť od určeného zhotoviteľa stavby a od použitých technológií. Výstavba prístupových ciest sa nepredpokladá. Prístup na stavenisko bude z jestvujúcich miestnych komunikácií a priamo po trase rozostavanej rýchlostnej cesty.

IV.1.2. Spotreba vody

Počas výstavby

Počas výstavby komunikácie sa bude voda využívať na stavebnú činnosť – najmä na výrobu betónov, na hygienické účely. Predpokladá sa, že na pitné účely pre zamestnancov stavby sa bude využívať balená voda. S napojením na vodné zdroje je potrebné počítať v miestach situovania stavebných dvorov. Voda pre stavebné účely sa bude čerpať z miestnych tokov. Stavebná činnosť nesmie ohroziť kvalitu a režim vodných zdrojov v dotknutej oblasti. Výpočet odberových množstiev musí byť predmetom vyšších stupňov projektovej dokumentácie.

Počas prevádzky

Počas prevádzky vznikajú nároky na vodu najmä na údržbu povrchu komunikácie, prípadne na zalievanie vegetácie vysadenej na svahoch telesa cesty v rámci vegetačných úprav. Spotreba vody na údržbu komunikácie a cestnú zeleň nebola v tejto fáze projektu špecifikovaná. Súčasťou rýchlostnej cesty budú aj malé odpočívadlá Bešeňov (vo variante červenom A,B,E), alebo Červený majer (vo variante modrom B1,C) a stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty pri Nových Zámkoch (vo variante modrom B1,C).

Zabezpečenie pitnej a požiarnej vody pre SSÚR Nové Zámky bude z vlastného vodného zdroja studne. Po zrealizovaní studne je potrebné vykonať čerpací pokus s vyhodnotením, zistiť kvalitu vody (fyzikálny, chemický, biologický a mikrobiologický rozbor vody), stanoviť PHO I. a II. stupňa a zabezpečiť ochranu vodného zdroja. V prípade nevyhovujúcej kvality vody je potrebné doriešiť úpravu vody a dezinfekciu vody. Pre požiarne účely nie je potrebné vody upravovať.

IV.1.3. Ostatné surovinové a energetické zdroje

Stavebný materiál

Pre obdobie výstavby rýchlostnej cesty budú potrebné tieto hlavné suroviny: štrkopiesky a kamenivo, asfalty na povrchovú úpravu vozovky, oceľ (výstuže, zvodidlá a pod.), cement. Presné druhy a množstvá potrebných materiálov budú špecifikované na úrovni realizačných projektov.

Pri vykonávaní **zemných prác** bude potrebná dokonalá znalosť geologického prostredia a rešpektovanie geotechnických opatrení, ktoré treba vykonávať v predpísanom časovom predstihu.

Jednotlivé varianty riešenia vykazujú nasledovné bilancie zemných prác:

Variant	ČERVENÝ - A,B,E	MODRÝ - B1,C
Násyp (m ³)	2 117 342,20	1 673 846,30
Výkop (m ³)	1 987 270,70	1 366 600,10
Použitie zeminy z výkopov do násypov (m ³)	1 270 405	1 004 307
Odvoz nevhodnej zeminy z výkopov (m ³)	716 865	362 292
Nedostatok násypu (m ³)	846 937	669 539

Väčší deficit násypového materiálu má variant červený A,B,E oproti variantu modrému B1,C o 177 398 m³. Vzhľadom na nedostatok materiálu použiteľného do násypov cestného telesa vo všetkých variantoch, bude nevyhnutné počítať s dovozom vhodných zemín zo zdrojov. Do úvahy pripadajú nasledovné ložiská :

- Nekryje na Ostrove, 3 km juhozápadne od obce (40 000 000 m³)
- Kostolný Sek, Šurany, 0,5 km východne od mesta Šurany, rozmer 250 x 200 x 12 m
- Dvory nad Žitavou II – Bajč, 2 km južne od železnice Nové Zámky – Pribeta
- Dvory nad Žitavou I, 1 km západne od obce, rozmer 500 x 500 x 5 m
- Dvory nad Žitavou, 4 km juhovýchodne od obce, rozmer 70 x 60 m.

V súvislosti s celkovou bilanciou zemných prác si treba uvedomiť súvisiace fakty:

- ak je menšia potreba dovozu násypového materiálu na výstavbu objektov, tak je aj menší počet ťažkých nákladných vozidiel, ktoré sa prevezú po jestvujúcich komunikáciách medzi zdrojmi materiálov a samotnou stavbou (spotrebuje sa aj menej nafty),
- emituje sa menšie množstvo látok znečisťujúcich ovzdušie z ťažkej dopravy a vyprodukuje sa menej hluku obťažujúceho obyvateľov žijúcich v blízkosti prepravných trás.

Energetické zdroje

Odkanalizovanie rýchlostnej cesty R7 nie je možné vzhľadom na výškové parametre územia zvládnuť bez prečerpávacích staníc, pre ktoré je potrebné zabezpečiť elektrickú energiu. V trase variantných riešení rýchlostnej cesty budú umiestnené čerpacie stanice pre odkanalizovanie rýchlostnej cesty, ktoré budú napojené na prívod elektrickej energie z jestvujúcich vzdušných vedení 22 kV odbočením a ukončením v stož. trafostanici, alebo samostatným vedením 22 kV pre niekoľko čerpacích staníc, ktoré budú v správe správcu rýchlostnej cesty. Napojenie malých odpočívadiel bude navrhnuté z jestvujúceho vzdušného vedenia 22 kV. Napojenie SSÚR Nové Zámky sa navrhuje dvomi vzdušnými prípojkami zo vzdušného vedenia 22 kV. Inštalovaný príkon/súčasný výkon SSÚR sa predpokladá 600/300kW.

IV.1.4. Dopravná a iná infraštruktúra

Súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R7 sú aj preložky a úpravy ciest I., II., III. triedy a poľných ciest. Všetky križenia ciest a poľných ciest sú riešené mimoúrovňovo, nadcestím alebo podcestím, s nevyhnutnými smerovými a výškovými úpravami ciest. Šírkové usporiadanie sa uvažuje v nasledovných kategóriách :

- preložky ciest I. triedy , kateg. C 11,5/80
- preložky ciest II. triedy , kateg. C 9,5/60
- preložky ciest III. triedy , kateg. C 7,5/50
- preložky poľných ciest, kateg. P 6/40

Výstavba rýchlostnej cesty v jednotlivých navrhovaných variantoch riešenia si vyžiada nasledovný rozsah preložiek a rekonštrukcií ciest :

Variant červený A, B, E

- križovatka „Nové Zámky“, dĺžky 500 m
- preložka cesty III/06420 v km 79,589 (79,364 B) R7, dĺžky 320 m
- preložka poľnej cesty v km 81,542 (81,325) R7, dĺžky 430 m
- preložka cesty II/511 v km 85,592 (85,375 B) R7, dĺžky 320 m
- križovatka „Bešeňov“, dĺžky 1050 m
- preložka cesty III/5802 v km 86,835 (86,618 B) R7, dĺžky 850 m
- preložka poľnej cesty v km 95,469 (95,252 B) R7, dĺžky 300 m
- preložka poľnej cesty v km 98,092 (97,875 B) R7, dĺžky 500 m
- križovatka „Čaka“, dĺžky 900 m
- preložka cesty I/75 v križovatke Čaka, dĺžky 1050 m

Variant modrý B1, C

- križovatka „Nové Zámky“, dĺžky 450 m
- preložka cesty II/511 v km 87,869 (85,949 C) R7, dĺžky 400 m
- preložka poľnej cesty v km 93,632 (91,712 C) R7, dĺžky 350 m
- preložka cesty II/75 a III/50853 v km 97,571 (95,651 C) R7, dĺžky 1600 m
- preložka cesty I/75 v km 102,256 (100,336 C) R7, dĺžky 650 m
- preložka cesty III/50816 v km 104,334 (102,414C) R7, dĺžky 350 m
- preložka poľnej cesty v km 106,501 (104,581 C) R7, dĺžky 500 m
- križovatka „Čaka“, dĺžky 900 m
- preložka cesty I/75 v križovatke Čaka, dĺžky 1050m

Dočasné a prístupové komunikácie na stavenisko

Prístup na stavenisko k jednotlivým stavebným objektom (R7, mosty, a pod.) bude zabezpečený cez existujúce cesty I., II., III. triedy a poľné cesty. Pri realizácii stavebných prác v dotyku s verejnou premávkou sa počíta s úpravou krytu vozoviek využívaných pre staveništnú dopravu.

Variant	červený A,B,E	modrý B1,C
obnova krytu existujúcich ciest I. triedy (m)	860	900
obnova krytu existujúcich ciest II. triedy (m)	350	420
obnova krytu existujúcich ciest III. triedy (m)	10 990	11 440

Stavebné dvory sa uvažujú v priestore :

Variant červený A, B, E

- v k.ú. Nové Zámky v MÚK „Nové Zámky“
- v k.ú. Bánov, v areáli PD Bánov
- v k.ú. Bešeňov v MÚK „Bešeňov“
- v k.ú. Bešeňov v areáli PD Bešeňov
- v k.ú. Kolta v areáli PD Kolta
- v k.ú. Kolta v MÚK „Čaka“

Variant modrý B1, C

- v k.ú. Bajč v MÚK „Nové Zámky“
- v k.ú. Pribeta v areáli PD Pribeta,
- v k.ú. Dubník v areáli PD Dubník
- v k.ú. Semerovo v areáli PD Semerovo
- v k.ú. Kolta v areáli PD Kolta
- v k.ú. Kolta v MÚK „Čaka“

Depónie skrývky humusového horizontu budú vytvorené v priestoroch budúcich križovatiek, alebo na dočasne zabratých plochách. Ak je skrývka HH PP na určitý čas uložená na depóniu (skládku) investor je povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následne rozprestretie na vopred určené pozemky podľa „bilancie skrývky HH PP“. Túto zákonom ustanovenú povinnosť ukladá orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy príslušný na rozhodnutie podľa § 17 zákona o ochrane prírody.

IV.1.5. Nároky na pracovné sily

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby rýchlostnej cesty nie je možné v súčasnosti kvalifikovane odhadnúť. Objem a profesná skladba pracovných síl je v značnej miere závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečovaný dodávateľskou organizáciou.

IV.1.6. Iné nároky

Príprava územia a následná rekultivácia

V rámci prípravy územia sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plochy trvalého i dočasného záberu stavby, úprava plôch pre zriadenie stavebného dvora a úprava manipulačných pásov. Pozdĺž rýchlostnej cesty R7 sa uvažuje v miestach zárezov s manipulačným pásom šírky 5 m a pri mostoch šírky 10 m. Úprava plôch pozostáva z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a následnej rekultivácie plôch dočasného záberu. Okrem technickej rekultivácie sa na týchto plochách prevedie aj biologická rekultivácia. Orná pôda, získaná pri odhumusovaní, sa vráti poľnohospodárskej výrobe na určené pozemky.

Rekultivácia opustených úsekov ciest

Opustené úseky ciest budú rekultivované a získaná pôda vrátená poľnohospodárskej výrobe, prípadne inému využitiu. Technická rekultivácia pozostáva z vybúrania jestvujúcich vozoviek, rozobratia rôznych objektov, ktoré sú súčasťou spodnej stavby ciest (napr. priepustov, spevnených priekop a pod.), odstránenia násypových telies, vyrovnanie územia a rozprestretie vrstvy humusu. Následne sa prevedie biologická rekultivácia.

V rámci jednotlivých variant sa uvažuje s nasledovnou rekultiváciou ciest :

Variant červený A, B, E

- poľná cesta v km 81,542 (81,325 B) R7 o výmere 2 335 m²
- opustený úsek C.III/5802 o výmere 8 615 m²
- poľná cesta v km 98,092 (97,875 B) R7 o výmere 3 135 m²
- opustený úsek C.I/75 o výmere 5 495 m²

Variant modrý B1, C

- opustený úsek cesty III/50853 o výmere 4 500 m²
- opustený úsek cesty I/75 o výmere 2 940 m²
- opustený úsek cesty I/75 o výmere 4 500 m²
- poľná cesta v km 98,092 (97,875 B) R7 o výmere 3 135 m²
- opustený úsek C.I/75 o výmere 5 495 m²

Demolácie

Výstavba rýchlostnej cesty R7 si vyžiada demoláciu objektov oplotení v nasledovnom rozsahu:

- **Variant červený A, B, E** – 1 600 m demolácií oplotení
- **Variant modrý B1, C** – 100 m demolácií oplotení

IV.2. ÚDAJE O VÝSTUPOCH

IV.2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Počas výstavby

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby bude predovšetkým doprava ťažkých mechanizmov a stavebné práce, ktoré spôsobia zvýšenú koncentráciu exhalátov a najmä prašnosť. A to hlavne na trasách prevozu stavebných materiálov a v lokalite výstavby. Táto činnosť však bude len dočasná a bude trvať počas obdobia výstavby.

Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou : prípravné práce pred stavbou, stavebné dvory, prístupové cesty pre dopravu a prepravu materiálu, stavebné práce pri výstavbe mostných objektov a preložkách inžinierskych sietí.

Počas prevádzky

Jedným z najsledovanejších ukazovateľov kvality životného prostredia je znečistenie ovzdušia. Vyhláška č.705/2002 Ministerstva životného prostredia o kvalite ovzdušia harmonizovaná s právnymi predpismi EÚ udáva nasledovné limitné hodnoty škodlivých látok v ovzduší:

Znečisťujúca látka	Receptor	Priemerované obdobie	Limitná hodnota $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Medza na hodnotenie $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
				Horná*	Dolná*
SO ₂	ľudské zdravie	1 hod	350 (24)	-	-
SO ₂	ľudské zdravie	24 hod	125 (3)	75 (3)	50 (3)
SO ₂	ekosystém	1 rok, ½ r.	20 (-)	12 (-)	8 (-)
NO ₂	ľudské zdravie	1 hod	200 (18)	140 (18)	100 (18)
NO ₂	ľudské zdravie	1 rok	40	32 (-)	26 (-)
NO _x	vegetácia	1 rok	30	24 (-)	19,5 (-)
PM ₁₀	ľudské zdravie	24 hod	50 (35)	30 (7)	20 (7)
PM ₁₀	ľudské zdravie	1 rok	40 (-)	14 (-)	10 (-)
Pb	ľudské zdravie	1 rok	0,5 (-)	0,35 (-)	0,25 (-)
CO	ľudské zdravie	max 8hod denná	10 000 (-)	7000 (-)	5000 (-)
Benzén	ľudské zdravie	1 rok	5 (-)		

*- povolený počet prekročení je uvedený v zátvorkách

Limitné hodnoty, termíny ich dosiahnutia, medze tolerance, priemerované obdobie, cieľové hodnoty a dlhodobé ciele pre vybrané znečisťujúce látky (podľa Prílohy č.1 k vyhláške č. 705 /2002 o kvalite ovzdušia.) Limitné hodnoty v $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a vzťahujú sa na štandardné podmienky (objem prepočítaný na teplotu 293 K a tlak 101,325 KPa.

V súvislosti so vstupom do EÚ sú uvedené imisné limity pre NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} CO, benzén a iné škodliviny. Častice PM₁₀ sú inhalovateľné častice o priemere <10 $\mu\text{g}.\text{m}^{-3}$ a sú podmnožinou polietavého prachu. Imisný limit pre častice PM₁₀ stanovený v EÚ je 50 $\mu\text{g}.\text{m}^{-3}$ pre 24 hod a 40 $\mu\text{g}.\text{m}^{-3}$ pre ročné koncentrácie.

Imisné limity sú stanovené s takým bezpečnostným faktorom, že pri ich dodržaní je vedecky odôvodnené, že znečisťujúce látky nebudú mať negatívny (rozumie sa nestochastický, prahový účinok) vplyv na zdravie človeka. Berú sa do úvahy i citlivejší jedinci a dlhodobý, rozumie sa celoživotný výskyt znečisťujúcich látok v ovzduší. Krátkodobý odhad koncentrácie (1 hod) poukazuje na dopad zdroja ku kvalite ovzdušia lokality za nepriaznivých podmienok ktoré môžu nastať, avšak z hľadiska IZO (index znečistenia ovzdušia) ich početnosť je nevýznamná.

Výpočet zaťaženia prostredia emisiami na uvažovaných variantoch rýchlostnej cesty R7 bol vykonaný v Emisnej štúdii (Dopravoprojekt a.s. Bratislava). Výpočet bol vykonaný na základe intenzít dopravy na danom cestnom úseku v predmetnej oblasti pre rok 2015, 2025 a 2035. Pre stanovenie koncentrácie NO_x a PM v ovzduší od dopravy bol použitý matematický model pre výpočet znečistenia ovzdušia vypracovaný vo výpočtovom stredisku SAV RNDr. F. Heseckom, CSc. Matematický model bol vypracovaný v zmysle „Metodiky výpočtu znečistenia ovzdušia z mobilných zdrojov“, ktorá bola v r. 1985 vydaná ako rezortná metodika MLVH SSR pre výpočet znečistenia ovzdušia z automobilových zdrojov. Keďže vo výpočte neboli zohľadnené iné zdroje znečistenia ovzdušia ako z dopravného zaťaženia, vypočítané údaje vypovedajú len o emisiiach z dopravy. Pre obidve znečisťujúce látky bola vypočítaná priemerná ročná a maximálna krátkodobá koncentrácia. *Priemerná ročná koncentrácia* znečisťujúcich látok sa počíta pre priemerné meteorologické rozptylové podmienky. V oblasti,

kde je plánovaná trasa rýchlostnej cesty R7, prevláda severozápadné prúdenie vzduchu s priemernou rýchlosťou $3,1 \text{ m.s}^{-1}$ ($3,2 \text{ m.s}^{-1}$) bez započítania bezvetria. Je to dôsledok orografických podmienok, na ktoré má najväčší vplyv rovinatý terén, pričom severne sa nachádza vzdialený kopcovitý terén. So zväčšujúcou sa vzdialenosťou smerom na východ narastá aj podiel bezvetria. Základnými vstupnými dopravnými podkladmi pre výpočet emisií v okolí plánovanej cesty R7 je predpokladaná intenzita dopravy a skladba dopravného prúdu. Výpočet emisií je vypočítaný pre výhľadový rok 2015, 2025 a 2035. Výpočet emisií znečisťujúcich látok vychádza z vývoja intenzity dopravy v jednotlivých výhľadových rokoch, sklonových pomeroch komunikácie a z vývoja špecifických emisných faktorov do r. 2020.

Koncentrácia škodlivín NO_x a PM bola počítaná vo zvolených výpočtových bodoch, ktoré sú umiestnené pred zástavbou nachádzajúcou sa v okolí posudzovaného úseku rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka.

Počet výpočtových bodov :

Variant červený A, B, E

Do výpočtu bola zahrnutá trasa variantu A, B a E ktorých smerové a výškové vedenie je v tomto úseku totožné. Bolo zvolených 5 výpočtových bodov na okraji zástavby obcí Bánov, Bešeňov, Veľké Lovce, Čecha a Stará dedina. Číslovanie výpočtových bodov je priebežné a nadväzuje na predchádzajúce úseky plánovanej trasy R7, preto sa líši aj keď sa jedná o rovnaké výpočtové body.

Variant modrý B1, C

Do výpočtu bola zahrnutá trasa variantu B1 a C, ktorých smerové a výškové vedenie je v tomto úseku totožné. Bolo zvolených 11 výpočtových bodov na okraji zástavby obcí Kotelnica, Vlkanovo (poľn.), Michalovo (poľn.), Dvorský Mikuláš, Dvory nad Žitavou, Semerovo (poľn.), Semerovo, Jasová, Čechy, Kolta a Stará dedina. Číslovanie výpočtových bodov je priebežné a nadväzuje na predchádzajúce úseky plánovanej trasy R7, preto sa líši aj keď sa jedná o rovnaké výpočtové body.

Umiestnenie výpočtových bodov:

Umiestnenie zvolených výpočtových bodov pozdĺž trás variantných riešení A, B, B1, C a E je uvedené v tabuľke. Výpočtové body boli volené na okraji príľahlej zástavby smerom k hodnotenej cestnej komunikácii R7.

Umiestnenie výpočtových bodov

úsek	Variant	
	A, B, E ⁽¹⁾	B1, C ⁽¹⁾
Nové Zámky - Čaka	33. Bánov 34. Bešeňov 35. Veľké Lovce 36. Čechy 37. Stará dedina	36b1. Kotelnica 37b1. Vlkanovo (poľn.) 38b1. Michalovo (poľn.) 39b1. Dvorský Mikuláš 40b1. Dvory nad Žitavou 41b1. Semerovo (poľn.) 42b1. Semerovo 43b1. Jasová 44b1. Čechy 45b1. Kolta 46b1. Stará dedina

¹⁾ pri variante A, B a E, ako aj pri variante B1 a C sa jedná o tie isté výpočtové body

Výpočet množstva škodlivín NO_x a PM koncentrovaných v 1 m^3 vyprodukovaných počas kalendárneho roka bol prevedený pre rýchlostnú cestu R7. Emisné množstva škodlivých látok vyprodukované touto cestnou komunikáciou v priebehu kalendárneho roka sú v závislosti o variantného riešenia uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Emisie na posudzovanej ploche od aut. dopravy – variant červený A, B, E

Obdobie	Emisie [kg]			
	2015			
	NO_x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	116,89	105,78	13,50	3,78
1 rok	42665	38610	4928	1380

	2025			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	81,14	99,72	14,73	3,08
1 rok	29616	36398	5376	1124
	2035			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	94,57	104,69	17,19	3,23
1 rok	34518	38212	6274	1179

Emisie na posudzovanej ploche od aut. dopravy – variant modrý B1, C

Obdobie	Emisie [kg]			
	2015			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	132,92	168,47	15,60	6,02
1 rok	48516	61492	5694	2197
	2025			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	92,28	158,74	17,02	4,91
1 rok	33682	57940	6212	1792
	2035			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	100,79	166,74	18,59	5,16
1 rok	36788	60860	6785	1883

Imisné zaťaženie okolitých obcí

V emisnej štúdii je vplyv v nulovom stave a od rýchlostnej cesty R7 vyjadrený:

- priemernou ročnou koncentráciou a
- maximálnou koncentráciou škodliviny v 1 m³ vo výpočtových bodoch v priebehu špičkovej polhodiny.

Pri maximálnej polhodinovej koncentrácii je škodlivina unášaná z komunikácie priamo na výpočtový bod.

Vypočítané hodnoty priemernej ročnej a max. krátkodobej koncentrácie NO_x a PM vo výpočtových bodoch sú uvedené v tabuľkách.

Variant červený A, B, E

Vypočítané koncentrácie škodlivých látok od rýchlostnej cesty R7 po realizácii vo variante červenom A, B, E počas kalendárneho roka sú pre roky 2015, 2025 a 2035 uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2015

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
33	0,4808	0,0375	J	6,9117	0,5384
34	0,8872	0,0692	S	10,9488	0,854
35	0,2077	0,0162	J	2,4739	0,192
36	0,5172	0,0398	SV	5,9515	0,4545
37	0,4547	0,0346	S	4,4336	0,3335

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2025

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
33	0,3919	0,0386	J	5,6365	0,5541
34	0,7234	0,0712	S	8,928	0,879
35	0,169	0,0167	J	2,0061	0,198
36	0,4178	0,0411	SV	4,792	0,4697
37	0,3656	0,0357	S	3,5492	0,3452

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2035

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
33	0,4485	0,0473	J	6,4519	0,6808
34	0,8237	0,0867	S	10,2201	1,0799
35	0,1807	0,0181	J	2,1443	0,2148
36	0,4468	0,0446	SV	5,1269	0,5097
37	0,3913	0,0388	S	3,8001	0,3746

Varianta modrý B1, C

Vypočítané koncentrácie škodlivých látok od rýchlostnej cesty R7 po realizácii vo variante modrom B1, C v priebehu kalendárneho roka sú pre roky 2015, 2025 a 2035 uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2015

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
36b1	0,5235	0,038	S	4,3683	0,3173
37b1	0,6229	0,0447	J	9,7184	0,6975
38b1	0,5234	0,0375	SZ	9,3666	0,6714
39b1	0,2663	0,0191	SZ	2,8833	0,2066
40b1	0,0796	0,0057	V	1,3284	0,0951
41b1	0,5907	0,0423	J	10,445	0,7497
42b1	0,6641	0,0474	J	10,4532	0,744
43b1	0,2907	0,0207	SZ	3,3986	0,2419
44b1	0,1731	0,0124	V	2,4461	0,1755
45b1	0,559	0,0401	SZ	6,4402	0,4619
46b1	0,6361	0,0456	SZ	5,4945	0,3946

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2025

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
36b1	0,4354	0,0386	S	3,6328	0,3223
37b1	0,5194	0,0453	J	8,1064	0,707
38b1	0,4367	0,038	SZ	7,8155	0,6804
39b1	0,2222	0,0193	SZ	2,406	0,2093
40b1	0,0664	0,0058	V	1,1085	0,0964
41b1	0,4922	0,0429	J	8,7121	0,76
42b1	0,5504	0,0481	J	8,6409	0,7567
43b1	0,2409	0,0211	SZ	2,8094	0,246
44b1	0,1444	0,0126	V	2,0408	0,1778
45b1	0,4664	0,0406	SZ	5,3731	0,4682
46b1	0,5294	0,0463	SZ	4,574	0,4003

Priemerná ročná a krátkodobá koncentrácia NO_x a PM v roku 2035

VB	Priem. ročná koncentrácia		smer vetra	Max. krátkodobá koncentrácia	
	NO _x	PM		NO _x	PM
36b1	0,4641	0,0418	S	3,8718	0,3491
37b1	0,5535	0,049	J	8,6381	0,7656
38b1	0,4653	0,0411	SZ	8,3277	0,7368
39b1	0,2367	0,0209	SZ	2,5637	0,2266
40b1	0,0708	0,0063	V	1,1812	0,1044
41b1	0,5245	0,0465	J	9,2836	0,8229
42b1	0,587	0,0521	J	9,218	0,8197
43b1	0,2569	0,0228	SZ	2,997	0,2665
44b1	0,1538	0,0136	V	2,1746	0,1925
45b1	0,497	0,044	SZ	5,7253	0,5069
46b1	0,5642	0,0501	SZ	4,8752	0,4335

Na základe predpokladaného imisného zaťaženia v rokoch 2015, 2025 a 2035 v okolí plánovanej trasy rýchlostnej cesty R7, ktoré sa zistili výpočtom je možné konštatovať, že po uvedení stavby do prevádzky **nebude pri predpokladaných intenzitách dopravy dochádzať k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok** v jej okolí od cestnej dopravy v časovom horizonte 20 rokov ani v jednom z variantov. Z pohľadu produkcie množstva škodlivých látok počas roka nie sú varianty rovnocenné. Rozdiel je badateľný pri emisiách počas roka ako aj u imisných hodnôt. Ako lepšia v úseku Nové Zámky - Čaka vychádza severná trasa (variant A, B a E).

Na úseku Nové Zámky - Čaka od dopravy po ceste I/75 dôjde po realizácii cesty R7 k zníženiu emisií za rok o viac ako polovicu oproti stavu, keby sa cesta R7 nerealizovala.

Dobré rozptylové podmienky (pomerné vysoká priemerná rýchlosť vetra, rovinný charakter terénu) budú mať v konečnom dôsledku za následok relatívne nízke koncentrácie škodlivín, ktoré boli preukázané teoretickým výpočtom.

IV.2.2. Odpady

Počas výstavby

S odpadmi, vznikajúcimi počas výstavby komunikácie bude nakladané v súlade so znením zákona NR SR č. 409/2006 o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Odpady sú kategorizované v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov“, v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 (O - ostatný odpad, N - nebezpečný odpad) a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004.

Odpad bude priebežne odvážaný na skládky, ktoré sú zapísané v zozname skládok k tomu určených.

V priebehu výstavby rýchlostnej cesty budú vznikať predovšetkým odpady, ktoré sú vo Vyhláške MŽP SR č. 284/2001 Z.z. ktorou sa stanovuje Katalóg odpadov charakterizované ako stavebné odpady a odpady z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest) – skupiny 17. Do tejto skupiny patria odpady z odstraňovania drevín v trase stavby, z obalových materiálov použitých stavebných materiálov, z búrania rekultivovaných úsekov starých ciest a odpady, ktoré vzniknú počas samotnej výstavby a to tak na stavenisku ako aj na stavebných dvoroch:

13 02 05	nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 02 06	syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 05 02	kaly z odlučovačov oleja z vody	N
13 05 06	olej z odlučovačov oleja z vody	N
15 01 10	obaly znečistené nebezpečnými látkami (obaly z farieb, oleja...)	N
16 01 03	opotrebované pneumatiky	O
16 01 07	olejové filtre	N
16 01 13	brzdové kvapaliny	N
16 01 15	nemrznúce kvapaliny iné ako uvedené 160114	O
16 06 01	olovené batérie	N
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
17 01 01	betón	O
17 01 06	zmesi betónu alebo oddelené zložky betónu obsahujúce nebezpečné látky	N
17 01 07	zmesi betónu	O
17 02 01	drevo	O
17 02 03	plasty	O
17 03 01	bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 03	- zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 05 04	- zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 05	- výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N

- 17 05 06 - výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05 (neobsahujúca nebezpečné látky) O
17 09 03 – iné odpady zo stavieb a demolácií vrátane zmiešaných odpadov obsahujúcich nebezpeč. látky N
17 09 04 – zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01-17 09 03 O

S odpadom, ktorý bude vznikať počas výstavby rýchlostnej cesty bude nakladané v súlade so znením zákona o odpadoch, pričom v rámci stavby sa budú odpady maximálne zhodnocovať a čo nebude možné v rámci stavby zhodnotiť, bude uložené na niektorej zo skládok v rámci okresu.

Predpokladá sa, že asfaltové vrstvy vozovky pri rekultivovaných úsekoch ciest sa vyfrézujú, vyfrézovaný materiál je možné využiť na recykláciu alebo na spevnenie povrchu poľných ciest. Nespevnené vrstvy vozovky sa použijú na výstavbu telesa cesty. Pri príprave stavby dôjde tiež k likvidácii drevín, rastúcich v trase projektovanej rýchlostnej cesty. Tento odpad sa dá charakterizovať ako chrastie, kôra, haluzina, drevo, iný rastlinný odpad Pretože sa jedná o využiteľný a dobre zhodnotiteľný materiál je potrebné s ním ďalej takto nakladať. Hrubé odpadové drevo - kmene stromov, bude treba odvetviť a využiť materiálovo, prípadne energeticky ako palivo. Podľa miestnych podmienok - vetvy, ostatnú haluzinu, chrastie a iný rastlinný odpad, odviezť na ďalšie zhodnotenie (kompostovanie, resp. predaj na palivo súkromným osobám....). V súlade s novelou zákona o odpadoch bude investor povinný v prípade, že drevo bude odpredané resp. odovzdané súkromným osobám, požiadať príslušný obvodný úrad životného prostredia o vydanie súhlasu na odovzdávanie odpadov vhodných na využitie v domácnosti podľa §7 ods.1 písm. p zákona 223/2001 Z.z . a jeho novely 24/2004 Z.z. Obalové materiály budú vznikať hlavne v priestoroch stavebných dvorov. V prípade vzniku takýchto odpadov je potrebné zriadiť v rámci stavby zberné miesto, kde sa budú uvedené druhy odpadov zhromažďovať a následne budú odovzdané na recykláciu (železný šrot, drevo).

Vzhľadom na to, že pri stavbe môžu vznikať aj nebezpečné odpady, musia byť pre túto možnosť na stavenisku vytvorené vhodné podmienky. Ku vzniku znečisteného odpadového betónu môže dôjsť napr. pri havarijnej situácii, kedy môžu byť znečistené napr. ropnými látkami stavebné materiály. Pre takúto situáciu je potrebné, aby na stavenisku boli pripravené sudy poprípade kontajner. Znečistený odpad bude zneškodňovaný v súlade s platnými predpismi na najbližšom zariadení na zneškodňovanie nebezpečného odpadu. Napriek snahe o minimalizáciu odpadov na stavbe, budú vznikať odpadové stavebné materiály neznečistené škodlivinami.

Zoznam skládok odpadov a kompostární v okresoch dotknutých výstavbou rýchlostnej cesty R7:

Okres	Názov skládky	Katastrálne územie	Trieda skládky	Prevádzkovateľ skládky
Skládky odpadov				
Komárno	Okoličná na Ostrove	Okoličná na Ostrove	O	EKELTOUR, s.r.o.
Komárno	Veľké Kosihy	Veľké Kosihy	O	Komunálna spoločnosť, s.r.o.
Nové Zámky	Tvrdošovce	Tvrdošovce	O	Verejnoprospešné služby obce Tvrdošovce
Nové Zámky	Kolta	Kolta	O	KOMEKO, s.r.o.
Nové Zámky	Michal nad Žitavou	Michal nad Žitavou	O	ESKO
Levice	Želiezovce	Želiezovce	O	VEPOS Želiezovce
Levice	Kalná nad Hronom	Kalná nad Hronom	O,NO	Lamesch Kalná s.r.o., Kalná nad Hronom
Levice	Levice – Malý Kiar	Levice	Inertný odpad	Mesto Levice
Levice	Nový Tekov	Nový Tekov	O,NO	Lobbe Tekov s.r.o., Nový Tekov
Kompostárne				
Nové Zámky		Nové Zámky		Brantner, s.r.o.
Komárno		Kolárovo		DP GLOBÁL
Komárno		Hurbanovo		TS mesta Hurbanovo

Počas prevádzky

Pevné odpady vznikajú na komunikácii vplyvom prevádzky vozidiel, keď hlavne z nákladných vozidiel nedostatočnou starostlivosťou posádky vozidla sa časti prepravovaného, hlavne sypkého materiálu dostávajú na vozovku. Druhou zložkou odpadu je blato a nečistota odpadávajúca z kolies vozidla na vozovku. Takýto odpad sa musí pravidelne odstraňovať čistiacími mechanizmami správcom komunikácie a odvážať na centrálnu skládku.

Okrem týchto odpadov vzniká aj odpad z úpravy zelených plôch (násypy). Prehľad možných odpadov je v nasledujúcej tabuľke.

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
02 01 03	Odpadové rastlinné tkanivá	Ošetrovanie zelene a svahov	O
13 02 08	Iné motorové, prevodové a mazacie oleje	Doprava, havárie	N
13 05 02	Kaly z odlučovačov oleja z vody	prevádzka cestnej kanalizácie	N
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	Prevádzka cestnej kanalizácie	N
13 07 01	Vykurovací olej a motorová nafta	Prevádzka a údržba motorových vozidiel	N
13 07 02	Benzín	Prevádzka vozidiel	N
13 08 02	Iné emulzie	Úprava povrchu vozoviek	N
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Prevádzka vozidiel, údržba komunikácií	N
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	Opravy komunikácií	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	ošetrovanie zelene	O
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	čistenie komunikácie	O
20 03 03	Opad z čistenia ulíc	čistenie komunikácie	O
20 03 06	Opad z čistenia kanalizácie	prevádzka cestnej kanalizácie	O

Prevádzkovateľ stavby je povinný po jej uvedení do prevádzky vypracovať program odpadového hospodárstva v súlade s platnými legislatívnymi predpismi. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi a havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

IV.2.3. Hluk

Posúdenie vplyvu prevádzky navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R7 na hlukové pomery je obsahom aktualizovanej Hlukovej štúdie (Dopravoprojekt a.s. august 2009).

Počas výstavby

Navrhované varianty riešenia rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové zámky – Čaka neprechádzajú bezprostredne obývaným územím, napriek tomu stavebné práce predstavujú reálne riziko zvýšenia hladiny hluku v obytnej zóne. Hluk bude pôsobiť rušivo najmä na trase medzi zdrojmi materiálov a samotnou stavbou, pričom pre dovoz potrebných materiálov a odvoz nepotrebných materiálov zo stavby budú využívané hlavne komunikácie I. a II. triedy, ktoré prechádzajú cez obce a mestá okresu. Atak hlukom bude daný polohou zdrojov násypového materiálu a limitovaný pracovnou dobou a celkovou dĺžkou stavebných prác. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením nočných prác a prác v dňoch pracovného voľna je možné tento negatívny účinok čiastočne eliminovať.

Počas prevádzky

Prevádzka rýchlostnej cesty v navrhovaných parametroch s predpokladanými intenzitami dopravy je zdrojom hluku z dopravy. Problém hluku v prostredí sa najvýznamnejšie prejavuje vo vzťahu dopravy k obytnému prostrediu. Hluk z automobilovej dopravy nezasahuje len určité objekty, ale celé územia a komplexy budov. Optimálne rozmedzie hlukovej hladiny z hľadiska pohody pri práci a odpočinku je v rozsahu od 40 dB do 60 dB. S predpokladaným nárastom dopravy je možné očakávať ďalšie zvýšenie imisných hodnôt hluku na fasádach budov priľahlých k rýchlostnej ceste.

Dňa 1. decembra 2007 vstúpila do platnosti vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky zo 16. augusta 549/2007, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Táto vyhláška doplnená vyhláškou č. 237/2009 ustanovuje podrobnosti o prípustných hodnotách určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií a požiadavky na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Na posudzovanie a kontrolu hluku vo vonkajšom prostredí sa ustanovujú akčné hodnoty hlukových indikátorov pre deň, večer a noc. Vo vzťahu ku riešenej hlukovej štúdii sú rozhodujúce ustanovenia vyhlášky 549/2007 Z.z., kde sa uvádzajú nasledujúce skutočnosti:

- určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná hladina A zvuku* L_{Aeq} ,
- posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s príпустnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty,
- príпустné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sú uvedené v tab.1 pre príslušné kategórie územia, referenčné časové intervaly a zdroje hluku,
- ak je preukázané, že jestvujúci hluk z pozemnej a koľajovej dopravy prekračujúci príпустné hodnoty podľa tab.č.1 pre kategóriu územia II a III, zapríčinený postupným narastaním dopravy nie je možné obmedziť dostupnými technickými a organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, posudzovaná hodnota pre kategóriu územia II môže prekročiť príпустné hodnoty hluku najviac o 5 dB a pre kategóriu územia III a IV najviac o 10 dB.

Príпустné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Tab.1

Prípustné hodnoty uredujaci venci hluku vo vonkajšom priestore							
Kategoría úze-mia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} [dB]				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Hluk z dopravy		Letecká doprava		
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy ^{c)} $L_{Aeq,p}$			
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
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 oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		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)} Príпустné 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 stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Príпустné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

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

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ h (12 hod),
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ h (4 hod),
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ h (8 hod).

Realizáciou výstavby rýchlostnej cesty R7 na základe prepočtu podľa metodiky a posúdenia v zmysle nariadenia vlády č. 237/2009 môžeme konštatovať, že **nebude dochádzať k prekročovaniu prípustných hodnôt ani v jednom z riešených variantov**. Izofóna nočného hluku 50 dB bude od osi rýchlostnej cesty vzdialená do 80 m. Do tejto vzdialenosti sa nenachádzajú žiadne chránené priestory. Z toho dôvodu nie je potrebné realizovať výstavbu protihlukových stien.

V úseku Nové Zámky – Čaka dôjde na existujúcich komunikáciách k zníženiu tranzitnej dopravy, čo bude prínosom pre zlepšenie kvality života obyvateľov predovšetkým v obciach, cez ktoré prechádza cesta I/75.

IV.2.4. Žiarenie, iné fyzikálne polia, teplo, zápach a iné výstupy

Počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 nie je predpoklad produkcie žiarenia ani iných fyzikálnych polí.

IV.2.5. Dopravná prognóza

Posúdenie navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R7 z hľadiska dopravno – inžinierskych parametrov je náplňou Dopravno–inžinierskeho prieskumu.

Úsek rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka je súčasťou uceleného ťahu Bratislava – Lučenec. Z dôvodu zistenia výkonnosti dotknutej komunikačnej siete, ako aj navrhovaného riešenia trasy R7 a križovatiek boli vybrané úseky kapacitne posúdené pri výhľadovom dopravnom zaťažení. Z výsledkov posúdenia vyplynulo, že rýchlostná cesta R7 bude vyhovovať pre všetky posudzované obdobia.

Variant červený A,B,E

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2015 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R7 – variant červený A,B,E (skut.voz./24 h v oboch smeroch)						rok 2015
	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu	
R7	Nové Zámky - Bešeňov	-	4720	886	5606	
R7	Bešeňov – Čaka	-	3646	820	4466	

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2025 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R7 – variant červený A,B,E (skut.voz./24 h v oboch smeroch)						rok 2025
	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu	
R7	Nové Zámky - Bešeňov	-	5150	850	6000	
R7	Bešeňov – Čaka	-	3978	787	4765	

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2035 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R7 – variant červený A,B,E (skut.voz./24 h v oboch smeroch)						rok 2035
	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu	
R7	Nové Zámky - Bešeňov	-	5624	892	6516	
R7	Bešeňov – Čaka	-	4344	826	5170	

Variant modrý B1,C

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2015 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R7 – variant modrý B1,C (skut.voz./24 h v oboch smeroch)						rok 2015
	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu	
R7	Nové Zámky – Čaka	-	3216	904	4120	

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2025 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R 7 – variant modrý B1,C (skut.voz./24 h v oboch smeroch)					rok 2025
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
R7	Nové Zámky – Čaka	-	3509	867	4376

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2035 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Výhľadová intenzita dopravy – stav s vybudovaním R 7 – variant modrý B1,C (skut.voz./24 h v oboch smeroch)					rok 2035
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
R7	Nové Zámky – Čaka	-	3832	910	4742

Z dopravného hľadiska sú medzi navrhovanými variantmi rozdiely v dĺžke trasy, obslužnosti územia ako aj dopravnom zaťažení.

Porovnanie variantov je dokumentované v nasledujúcej tabuľke:

Variant	Dĺžka trasy (km)	Počet križovatiek	Dopravné zaťaženie rok 2015 (voz/24h v profile)	Dopravné zaťaženie rok 2025 (voz/24h v profile)	Dopravné zaťaženie rok 2035 (voz/24h v profile)	Priemerné zaťaženie rok 2035 (voz/24h v profile)
A,B,E	22,649	3	4466 - 5806	4763 - 6000	5170 - 6516	5700
B1,C	23,578	2	4120	4376	4742	4742

Z navrhovaných variantov je z dopravno-inžinierskeho hľadiska vhodnejší variant červený A,B,E ktorého dopravné zaťaženie je vyššie a ktorý je zároveň kratší ako variant modrý B1,C. Väčšia obslužnosť územia je zabezpečená aj väčším počtom križovatiek.

IV.2.6. Vyvolané investície

Výstavba rýchlostnej cesty R7 bude mať vplyv na existujúcu infraštruktúru územia. Jednotlivé variantné riešenia si vyžadujú preložky, prípadne úpravu inžinierskych sietí v dotknutom území v rôznom rozsahu.

Úprava melioračných systémov

Na väčšej časti dotknutých pozemkov, cez ktoré prechádza trasa R7 sú vybudované melioračné zariadenia odvodnenie a závlahy. Viac vybudovaných melioračných zariadení sú závlahy.

Križovanie daných zariadení bude pomocou ochrany existujúcich zariadení chráničiek, resp. v prípade potreby aj preložkou závlahového potrubia.

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
A	79,000-82,000	400	900	DN 300
	93,000-94,000	200	800	DN 400
	98,000-99,000	300	500	DN 600

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
B	87,000-89,000	400	900	DN 600
	93,000-94,000	200	800	DN 400
	98,000-99,000	300	500	DN 600

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
B1	79,000-82,000	400	1000	DN 300
	93,000-94,000	200	800	DN 400
	98,000-99,000	300	500	DN 600

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
C	78,000-82,000	600	1000	DN 800
	93,000-94,000	200	800	DN 400
	98,000-99,000	300	500	DN 600

Variant	Staničenie v km	DN (mm)	Dĺžka (m)	Ochrana potrubia chráničkou
E	87,000-89,000	400	900	DN 600
	93,000-94,000	200	800	DN 400
	98,000-99,000	300	500	DN 600

Vodovody

V rámci výstavby R7 dôjde ku križovaniu jestvujúcich miestnych vodovodov, ako aj diaľkových vodovodov, ktoré sú v správe Západoslovenskej vodárenskej spoločnosti, a.s., Nitra a Bratislavskej vodárenskej.

Miestne vodovody sú v správe jednotlivých miestnych závodov OZ Nové Zámky, resp. jednotlivých obcí.

Var.	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka prelož. m	ocel'. chrán. DN	dĺžka chrán. v m	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
A	79,500	300	PVC	-	600	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	79,600	250	AZC	-	-	-	40,0	ZVS OZ N. Zámky
	91,900	160	PVC	-	300	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	95,200	1000	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	98,000	600	socomann	-	-	-	40,0 pri areáli VDJ	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	98,500	500	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava

Var.	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka prelož. v m	ocel'. chrán. DN	dĺžka chrán. v m	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
B	79,300	300	PVC	-	600	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	79,400	250	AZC	-	-	-	40,0	ZVS OZ N. Zámky
	91,700	160	PVC	-	300	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	95,000	1000	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	97,800	600	socomann	-	-	-	40,0 pri areáli VDJ	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	98,300	500	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava

Var.	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka prelož. v m	ocel'. chrán. DN	dĺžka chrán. v m	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
B1	106,400	600	socomann	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	107,500	500	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava

Var.	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka prelož. m	ocel'. chrán. DN	dĺžka chrán. v m	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
C	104,500	600	socomann	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	105,900	500	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava

Var.	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka preložky v m	ocel'. chrán. DN	dĺžka chrán. v m	obetónovanie v m	prevádzkovateľ
E	79,300	300	PVC	-	600	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	79,400	250	AZC	-	-	-	40,0	ZVS OZ N. Zámky
	91,700	160	PVC	-	300	40,0	-	ZVS OZ N. Zámky
	95,000	1000	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	97,800	600	socomann	-	-	-	40,0 pri areáli VDJ	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava
	98,300	500	ocel'	-	-	-	40,0	ZVS OZ Diaľkovody Bratislava

Rekonštrukcie silnoprúdových vedení

V dotknutom území rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka sa nachádzajú silnoprúdové vedenia a zariadenia v správe Západoslovenskej energetiky a.s., ktoré musia byť preložené.

Problematiku vzťahu navrhovanej rýchlostnej cesty R7 k silnoprúdovým vedeniam (22 kV – 400 kV) je potrebné charakterizovať z viacerých pohľadov:

- a/ z pohľadu kolízie s existujúcimi vedeniami
- b/ z pohľadu kolízie s pripravovanými vedeniami a zariadeniami
- c/ z pohľadu nárokov stavby R7 na zásobovanie elektrickou energiou
- d) navrhované silnoprúdové vedenia

Variant červený A,B,E

- a) Kolízia s existujúcimi vedeniami :
 - VN 22 kV prípojka km 76,500
Riešená úpravou vedenia v novej trase v dĺžke 700 m
 - VN 22 kV prípojka km 77,500
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
 - VN 22 kV prípojka km 77,600
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
 - VVN 110 kV vedenie km 76,700
Vedenie je v dostatočnej výške a po premeraní nie je potrebná úprava
 - VN 22 kV prípojka km 78,650
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
 - VN 22 kV prípojka km 82,950 s prípojkou na stož. trafostanicu RD
Riešená úpravou vedenia v novej trase v dĺžke 400 m
 - VN 22 kV prípojka km 85,100 s prípojkou na stož. trafostanicu RD
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 400 m
 - VN 22 kV prípojka km 90,700
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
 - VN 22 kV prípojka km 92,250
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 300 m
 - VN 22 kV prípojka km 93,300

b) *Kolízia s pripravovanými vedeniami*

V trase navrhovanej komunikácie sa nepripravuje výstavby nových vedení okrem jednoduchých rekonštrukcií v jestvujúcich trasách. V úseku sa navrhuje vybudovanie malého odpočívadla Bešeňov, ktoré je potrebné taktiež zásobovať elektrickou energiou a to z dvoch nezávislých zdrojov.

c) *Nároky na zásobovanie elektrickou energiou*

Zvládnutie problematiky odkanalizovania R7 nie je možné vzhľadom na výškové parametre územia zvládnuť bez prečerpávacích staníc, pre ktoré je potrebné zabezpečiť elektrickú energiu. Pre odkanalizovanie a prečistenie vôd je potrebná sieť čerpacích staníc, ktoré budú napojené na zdroj elektrickej energie.

Umiestnenie a parametre čerpacích staníc a prípojok VN 22 KV :

	km	príkon (kW)	dĺžka prípojky (m)
ČS19	78,000	40	200
ČS20	80,000	40	800
ČS21	81,000	40	100
ČS22	82,000	40	100
ČS23	83,000	40	100
ČS24	84,000	40	100
ČS25	85,000	40	100
ČS26	89,000	40	800
ČS27	90,000	40	200
ČS28	94,300	30	200

d) *navrhované silnoprúdové vedenia*

Napojenie týchto čerpacích staníc pre odkanalizovanie v trase bude z jestvujúcich vzdušných vedení 22 kV odbočením a ukončením v stož. trafostanici, alebo samostatným vedením 22 kV pre niekoľko čerpacích staníc podľa situácie, ktoré budú v správe investora komunikácie

Napojenie malého odpočívadla Bešeňov bude navrhnuté z jestvujúceho vzdušného vedenia 22 kV. Predpokladaný inštalovaný príkon/súčasný výkon pre odpočívadlo vpravo a vľavo je po 130/90 kW.

- VN 22 kV prípojka km 85,100

Riešená novým vedením v novej trase v dĺžke 1 500 m.

Variant modrý B1,C

a) *Kolízia s jestvujúcimi vedeniami :*

- VN 22 kV prípojka km 86,600
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 300 m
- VN 22 kV prípojka km 89,100
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 300 m
- VN 22 kV prípojka km 91,500
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 300 m
- VN 22 kV prípojka km 97,200
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VN 22 kV prípojka km 97,300
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m
- VN 22 kV prípojka km 99,300
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 400 m
- VN 22 kV prípojka km 99,500
Riešená úpravou vedenia v pôvodnej trase v dĺžke 200 m

b) *Kolízia s pripravovanými vedeniami*

V trase navrhovanej komunikácie sa nepripravujú výstavby nových vedení okrem jednoduchých rekonštrukcií v jestvujúcich trasách. V úseku sa navrhuje vybudovanie SSÚR Nové Zámky a malého odpočívadla Červený Majer, z ktorých každé je potrebné zásobovať elektrickou energiou a to z dvoch nezávislých zdrojov.

c) *Nároky na zásobovanie elektrickou energiou*

Zvládnutie problematiky odkanalizovania R7 nie je možné vzhľadom na výškové parametre územia zvládnuť bez prečerpávacích staníc, pre ktoré je potrebné zabezpečiť elektrickú energiu. Pre odkanalizovanie a prečistenie vôd je potrebná sieť čerpacích staníc, ktoré budú napojené na zdroj elektrickej energie.

Umiestnenie a parametre čerpacích staníc a prípojok VN 22 KV

	km	príkon (kW)	dĺžka prípojky (m)
ČS23	88,000	40	200
ČS24	89,400	60	800
ČS25	80,600	50	100
ČS26	92,600	40	100
ČS27	96,400	60	100
ČS28	99,000	60	100
ČS29	100,000	40	100
ČS30	103,000	60	800
ČS31	105,000	60	200
ČS32	107,000	60	200

d) *navrhované silnoprúdové vedenia*

Napojenie týchto čerpacích staníc pre odkanalizovanie v trase bude z jestvujúcich vzdušných vedení 22 kV odbočením a ukončením v stož. trafostanici, alebo samostatným vedením 22 kV pre niekoľko čerpacích staníc podľa situácie, ktoré budú v správe investora komunikácie. Napojenie SSÚR Nové Zámky navrhujeme dvomi vzdušnými prípojkami zo vzdušného vedenia 22 kV. Inštalovaný príkon/súčasný výkon SSÚR predpokladáme 600/300kW.

- VN 22 kV prípojka km 22,300
Novým vedením v novej trase v dĺžke 1500 m
- VN 22 kV vedenie km 22,300
Novým vedením v novej trase v dĺžke 1500 m

Napojenie malého odpočívadla Červený Majer bude navrhnuté z jestvujúceho vzdušného vedenia 22 kV. Predpokladaný inštalovaný príkon/súčasný výkon pre odpočívadlo vpravo a vľavo je po 130/90 kW.

- VN 22 kV prípojka km 97,200
Riešená novým vedením v novej trase v dĺžke 1200 m

Rekonštrukcie slaboprúdových vedení

V dotknutom území rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka sa nachádzajú slaboprúdové vedenia a zariadenia v správe Slovak Telecom a.s., miestne a diaľkové káble a slaboprúdové oznamovacie a zabezpečovacie káble v správe Železníc SR (ŽSR), ktoré musia byť preložené, alebo chránené.

Varianta červená A,B,E

Diaľkové káble Slovak Telecom a.s.

- km 85,37 most na R7 nad cestou II/511
Kolmo nad budúcou R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 40m chránený
- km 94,41 most na R7 nad údolím a Branovským potokom
Šikmo na budúcu R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 30m chránený
- km 96,04 most na R7 nad údolím Paríž
Šikmo na budúcu R7 sa nachádza oblastný optický kábel (OOK), ktorý bude v dĺžke cca 30m chránený

Oznamovacie a zabezpečovacie káble v správe ŽSR.

- km 77,46 most na R7 nad traťou ŽSR
Kolmo na budúcu R7 na oboch stranách trate sa nachádzajú slaboprúdové metalické káble ŽSR, ktorý bude v dĺžke cca 40m chránený.

Varianta modrá B1, C

Diaľkové káble Slovak Telecom a.s.

- km 82,22 križovatka Nové Zámky – juh

V križovatke Nové Zámky – juh v smere Bratislava – Lučenec sa nachádza diaľkový optický kábel (DOK), ktorý bude v dĺžke cca 2000m preložený do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

- km 95,0 preložka DK

V km 95,0 v smere Bratislava – Lučenec sa nachádza diaľkový metalický kábel (DK), ktorý bude v dĺžke cca 500m preložený do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

Miestne káble Slovak Telecom a.s.

- km 90,35 preložka MK.

V km 90,35 v smere Bratislava – Lučenec sa nachádza miestny metalický kábel (MK), ktorý bude v dĺžke cca 500m preložený do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

- km 100,1 križovatka Semerovo.

V km 100,1 v križovatke Semerovo v smere Bratislava – Lučenec sa nachádza miestny metalický kábel (MK), ktorý bude v dĺžke cca 500m preložený do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

- km 104,5 križovatka Kolta – západ.

V km 104,5 v križovatke Kolta – západ v smere Bratislava – Lučenec sa nachádza miestny metalický kábel (MK), ktorý bude v dĺžke cca 500m preložený do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

Oznamovacie a zabezpečovacie káble v správe ŽSR.

- km 82,72 most nad R7 na trati ŽSR.

V km 82,72 v smere Bratislava – Lučenec sa nachádzajú diaľkové a zabezpečovacie káble ŽSR, ktoré budú v dĺžke cca 1000m preložené do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

- km 92,2 most nad R7 na trati ŽSR.

V km 92,2 v smere Bratislava – Lučenec sa nachádzajú diaľkové a zabezpečovacie káble ŽSR, ktoré budú dĺžke cca 1000m preložené do novej trasy mimo dotknutého územia stavby.

Rekonštrukcie plynovodov

Nakoľko navrhovaná trasa cesty R7 Bratislava – Lučenec prechádza mimo intravilány miest a obcí, križuje iba hlavné VTL plynovody. STL plynovody sú umiestnené v priamo v mestách a obciach.

Variant	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
A	77,000	300	ocel'	-	DN 500	40,0	-
	80,200	300	ocel'	600,0	DN 500	40,0	Preložka plynovodu
	87,900	200	ocel'	-	DN 400	40,0	-

Variant	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
B	76,900	300	ocel'	-	DN 500	40,0	-
	80,000	300	ocel'	600,0	DN 500	40,0	preložka plynovodu
	87,700	200	ocel'	-	DN 400	40,0	-

Variant	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
B1	97,500	300	ocel'	200,0	DN 600	40,0	preložka plynovodu

Variant	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
C	94,000	300	ocel'	200,0	DN 600	40,0	preložka plynovodu

Variant	Staničenie v km	DN	materiál	dĺžka v m	chránička	dĺžka v m	Poznámka
E	76,900	300	ocel'	160,0	DN 500	40,0	preložka plynovodu
	80,000	300	ocel'	600,0	DN 500	40,0	preložka plynovodu
	87,700	200	ocel'	-	DN 400	40,0	-

Ochrana jestvujúceho VTL plynovodu bude prebiehať pomocou osadenia polenej oceleovej chráničky. Veľkosť bude daná podľa DN oceleového potrubia s prepojením POCH a s čuchačkami. Dĺžka chráničky musí presiahnuť cestné teleso v dĺžke 1,0 m na každú stranu. Vystredenie potrubia bude pomocou kĺzavých objímok „RACI“. (systém PLITEC). Preložky plynovodov sa uvažujú technológiou WILLIAMSON.

IV.3. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V nasledujúcej tabuľke uvádzame len stručný prehľad najzávažnejších predpokladaných vplyvov projektovanej činnosti. Niektoré vplyvy sú v ďalších častiach zámeru (kap. IV.6) charakterizované podrobnejšie.

OČAKÁVANÉ NAJZÁVAŽNEJŠIE VPLYVY ČINNOSTI POČAS VÝSTAVBY A POČAS PREVÁDZKY

Počas výstavby		
Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Ovzdušie	Zaťaženie emisiami a prachom	Významný ☹
Horninové prostredie	Riziko kontaminácie	Málo významný ☹
Povrchové vody	Riziko kontaminácie	Významný ☹
Podzemné vody	Riziko kontaminácie	Významný ☹
Pôda	Trvalý a dočasný záber	Významný ☹
Flóra a fauna	Zásah do CHÚ a biotopov	Významný ☹
Územný systém ekologickej stability	Narušenie ekologickej stability	Významný ☹
Vplyv na dopravu	Čiastočné obmedzenie a spomalenie	Málo významný ☹
Rozvoj územia	Iné rozvojové zámery	Málo významný ☹
Pohoda a kvalita života	Vplyv na rekreačné využitie územia	Málo významný ☹
	Majetková ujma obyvateľov	Významný ☹
	Hluk	Významný ☹

Počas prevádzky		
Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu / činnosti	Významnosť vplyvu
Ovzdušie	Zaťaženie emisiami a prachom	Málo významný ☹
Horninové prostredie	Riziko kontaminácie	Málo významný ☹
Povrchové vody	Riziko kontaminácie	Málo významný ☹
Podzemné vody	Riziko kontaminácie pri haváriách	Málo významný ☹
Biota	Výsadba sprievodnej vegetácie	Významný ☹
Územný systém ekologickej stability	Výstavba ekoduktov a podchodov pre zver	Významný ☹
Vplyv na dopravu	Plynulosť, bezpečnosť dopravy	Veľmi významný ☹
	Zrýchlenie a skvalitnenie dopravy	Veľmi významný ☹
Rozvoj územia	Rozvoj regiónu	Významný ☹
Pohoda a kvalita života	Odvedenie dopravy z intravilánov sídel	Významný ☹

Stupnica hodnotenia –

pozitívny vplyv - ☺

negatívny vplyv - ☹

IV.4. HODNOTENIE ZDRAVOTNÝCH RIZÍK

V etape výstavby rýchlostnej cesty sa zdravotné riziko vzťahuje tak na obyvateľstvo žijúce v blízkosti stavby, ako aj na samotných zamestnancov organizácie, ktorá stavbu zabezpečuje.

Na vybraný variant riešenia rýchlostnej cesty sa vypracujú ďalšie stupne technickej dokumentácie (dokumentácia pre územné rozhodnutie, dokumentácia pre stavebné povolenie), v rámci ktorých sa spracuje tzv. plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ktorý je záväzný pre všetky spoločnosti, ktoré sa budú podieľať na realizácii stavby. V tomto pláne BOZP sú stanovené požiadavky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ako aj zodpovednosť a povinnosti účastníkov stavby, čím by malo byť minimalizované riziko ovplyvnenia zdravia samotných zamestnancov stavby.

Obyvateľstvo bude počas výstavby vystavené nepriaznivým vplyvom, ktoré sprevádzajú každú veľkú stavebnú činnosť. Jedná sa najmä o nepriaznivý vplyv hluku a exhalátov z dopravy na trasách medzi zdrojmi násypových materiálov a stavebnými dvormi, či stavbou, ďalej tu existuje riziko nehôd na týchto trasách vedúcich cez zastavané územie miest a obcí dotknutých stavbou vplyvom väčšej koncentrácie nákladnej dopravy. Tieto vplyvy majú krátkodobý charakter obmedzený na obdobie výstavby činnosti a nemali by sa prejavovať na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v bezprostrednom okolí.

Počas prevádzky činnosti sa môže nepriaznivý vplyv dopravy na zdravie obyvateľov prejavovať buď priamo, alebo nepriamo - sprostredkované cez zložky životného prostredia. Priame pozitívne ovplyvnenie obyvateľov sa na jednej strane prejaví znížením počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúcich zranení na jestvujúcich komunikáciách. Pri nepriamom vplyve ide najmä o znečistenie ovzdušia exhalátmi z dopravy, kde hlavne zvýšená prašnosť sa môže prejavovať výskytom vyššieho počtu ochorení dýchacieho systému, najmä alergickými reakciami a astmou. Tento nepriamy vplyv je znížený vzhľadom na vzdialenosť rýchlostnej cesty od obývaných častí obcí. Exhaláty z dopravy obsahujú škodlivé komponenty, ktoré môžu rôznou mierou a rôznym spôsobom ovplyvňovať niektorých ľudí.

Popis hlavných znečisťujúcich látok ovzdušia z líniových zdrojov znečistenia a ich pôsobenie na životné prostredie a ľudský organizmus

Oxidy dusíka (NO_x) sú zmesou oxidu dusičitého (NO_2) a dusnatého (NO). Vznikajú pri vysokých teplotách spaľovania, kedy sa atomárny kyslík viaže s dusíkom na NO a ten vo výfukovom potrubí rýchlo oxiduje na NO_2 respektíve ďalšie oxidy dusíka. Oxid dusičitý je plyn s dusivým zápachom čuchovo postihnuteľný od koncentrácie $0,2\text{--}0,4 \text{ mg/m}^3$ vyvoláva dráždenie dýchacích ciest a vzostup ich odporu už po 10-15 minútach expozície. Osoby s chronickým zápalom priedušiek reagujú skôr a astmatici sú najcitlivejší, ich stav sa začína zhoršovať už pri koncentráciách $0,6 \text{ mg/m}^3$. Pri expozícii šiestich týždňov koncentráciou $0,64 \text{ mg/m}^3$ nastávajú zmeny v pľúcnej štruktúre a v pľúcnom metabolizme. V letných mesiacoch sa NO_x podieľajú na vzniku fotochemického smogu, ktorého hlavnou súčasťou je prízemný ozón. Tento smog má výrazné dráždivé účinky na oči, dýchacie cesty, najmä u detí a alergikov. Znižuje odolnosť proti vírusovým ochoreniam, bronchitíde. Celkový podiel približne 30% na emisiách NO_x v SR majú práve mobilné zdroje.

Oxid uhoľnatý (CO) sa tvorí pomerne vo veľkom množstve pri spaľovaní bohatých zmesí v zážihových motoroch. Pri spaľovaní chudobných zmesí, čo je typické pre naftové motory so vstrekomím ľahkoodpariteľného paliva, objavuje sa CO v spalínach, len v nepatrnej miere. Dá sa zovšeobecniť, že prítomnosť väčšieho množstva CO v spalínach benzínových motorov je zapríčinená dávkovacími zariadeniami, a to ich reguláciou napr. karburátora resp. vstrekovacieho čerpadla a pod. CO je silne toxický plyn, ktorý sa viaže na krvné farbivo hemoglobín, za vzniku karboxyhemoglobínu blokuje okysličovanie tkanív. Má tristokrát väčšiu afinitu ako oxygénium. Je ľahší ako vzduch, pomerne rýchlo stúpa z dýchacej zóny a riedi sa. Nebezpečný je v uzavretých priestoroch (garáže) a v miestach so zlým a sťaženým prevetrávaním (tunely, križovatky úzkych ulíc s vysokými domami a pod.). Spôsobuje spomaľovanie reflexov a zvyšuje výskyt bolesti hlavy.

Oxidy síry (SO_x) najmä oxid siričitý sú ďalšou súčasťou emisií zo spaľovacích motorov. Vytvárajú sa pri spaľovaní z paliva a čiastočne aj mazacích olejov pre zlepšenie ich vlastností.

Pôsobia dráždivo na dýchacie cesty a pravdepodobne prispievajú k vzniku chronických ochorení dýchacieho systému (chronická bronchitída, emfyzém pľúc, bronchiálna astma). Výsledkom dráždenia je konstriktia priedušiek a priedušnice s následným zahlienením dýchacích ciest. V zimných mesiacoch je ich dominantným pôvodcom spaľovanie uhlia v kúreniskách.

Polycyklické aromatické uhľovodíky (PAU) vznikajú pri nedokonalom spaľovaní organických látok, teda aj pohonných hmôt. Ide o veľké množstvo látok, ktorých zdravotné účinky sú veľmi rozdielne. Karcinogénny benzo(a)pyrén sa považuje za indikátor kontaminácie životného prostredia PAU. Významným zdrojom PAU s veľmi účinnou expozíciou človeka je fajčenie, kde bola ich karcinogenita jednoznačne preukázaná. S príspevkom PAU k zostupu výskytu rakoviny pľúc sa uvažuje najmä v priemyselnom a urbanizovanom prostredí veľkých miest. Spôsobujú ospalosť, kašeľ a dráždenie očí. PAU negatívne ovplyvňujú genetický aparát rastlinných buniek. Dá sa zovšeobecniť, že na množstvo C_xH_y a teda aj PAU vplyva predovšetkým konštrukcia a technický stav motora.

Polychlóvané dibenzo-p-dioxíny a dibenzofurány (PCDD a PCDF) vznikajú okrem iného tiež pri činnosti spaľovacích motorov, najmä pri spaľovaní benzínu. Ide o toxické látky, ktoré sú karcinogénne pre zvieratá. Karcinogenita pre človeka preukázaná nebola. Výskyt týchto látok je však v zlomkoch až jednotkách pg/m^3 , preto je reálna miera expozície veľmi nízka.

Tuhé častice (polietavý prah) spôsobujú lokálne dráždenie očí a dýchacích ciest. Zatiaľ čo väčšie častice sú z dýchacích ciest odstraňované kýchaním, kašľom, pohybom riasiniek a sekréciou hlienov, častice pod $5 \mu\text{m}$ sa dostávajú do dolných

dýchacích ciest a do pľúc, kde pôsobia dráždivo alebo aj toxicky, ak sú na ne adsorbované toxické látky (ťažké kovy, organické látky, PAU). Na tuhé častice sa tiež viažu mikroorganizmy a tak tvoria cestu prenosu rôznych infekčných ochorení.

Sadze sa tvoria spravidla z uhlíkovodíkov v procese tepelnej dekompozície molekúl pri miestnom nedostatku kyslíka. Na pevné častice voľného uhlíka sa naväzujú aj rôzne nespálené uhlíkovodíky. Tvorba sadzí je typická pre motory s vnútorným tvorením zmesi, kde je veľmi krátky čas na vytvorenie homogénnej zmesi. U motorov s vonkajším spôsobom prípravy zmesi je tvorba sadzí len vo zvláštnych prípadoch prevádzky (príliš bohatá zmes, detonačné spaľovanie)

Zápach je vlastnosťou určitých látok alebo skupín, najčastejšie čiastočne naoxidovaných uhlíkovodíkov, ale aj iných (nespálené uhlíkovodíky, aldehydy, kyslíčníky dusíka, organické kyseliny,

Hluk

Hluk možno definovať ako nežiadúci zvuk, vyvolávajúci pocit rušivého až nepríjemného vnemu, ktorý má vo všeobecnosti nepriaznivý účinok. V urbanizovanom prostredí pôsobia škodlivé účinky hluku prakticky bez časového obmedzenia na všetky časti populácie bez ohľadu na vek, pohlavie, či zdravotný stav. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky zdanlivo znesiteľných hladín hluku sa prejavujú až po dlhšom pôsobení, kedy už vyvolávajú trvalé narušenie organizmu. Vysoké hladiny hluku sa prejavujú okamžite. Základnými dôsledkami hluku sú:

- akútne alebo chronické organické poškodenie sluchového orgánu s následným ireverzibilným poškodením sluchu
- funkčné poškodenie sluchu s posunom sluchového prahu – nahluchlosť
- zvýšená náchylnosť na kríče a poruchy spánkového cyklu
- prejavy subjektívneho pocitu obťažovania, rozmrzenosť, ťažkosti so sústredovaním sa, zníženie produktivity práce a ďalšie.

Optimálne rozmedzie hlukovej hladiny z hľadiska pohody pri práci a odpočinku je v rozsahu od 40 dB do 60 dB.

Pre lepšiu názornosť uvádzame niektoré činnosti a ich hlasitosť vyjadrenú v decibeloch:

šum lístia v lese	10 dB – prah počuteľnosti	nákladný automobil	95 – 105 dB
ľudský šepot	20 dB	zbíjačka	100 dB
pokojný rozhovor	50 dB	big – beatová hudba	až 110 dB
spev, krik	60 – 80 dB	lieťadlo	120 dB
pracujúci vysávač	70 dB	pneumatické kladivo	130 dB – prah bolesti
osobný automobil	až 85 dB	prúdový motor	140 dB

V etape výstavby budú nasadené rôzne zemné stroje a mechanizmy – rýpadlá, buldozéry, vyrovnávače, nákladné terénne automobily, nakladače, zhutňovacie stroje a pod. Špecifikácia týchto strojov je nižšie uvedená preto, lebo tieto určujú hlavné zdroje hluku v etape výstavby objektov. Ďalej uvedené hlukové parametre sú získané z meraní pri analogických stavebných prácach (merané v stanovenej vzdialenosti 7 m od obrysu strojov, rozsah hladín hluku je určený stupňom využitia výkonu daného stroja a jeho zaťažením)

- Nákladné automobily typu Tatra 87 – 89 dB(A)
- Buldozér 86 – 90 dB(A)
- Zhutňovacie stroje zeminy a štrku 83 – 86 dB(A)
- Vyrovnávače terénu 86 – 88 dB(A)
- Bager 83 – 87 dB(A)
- Nakladače zeminy 86 – 89 dB(A)

Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný, alebo až prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie, napr. bagrovanie, sypanie štrku, pluhovanie, zhutňovanie, nakladanie a pod. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz.

Hluk zo základných zemných prác, stavby objektov je hluk dočasný, obmedzený na obdobie výstavby. Pri výstavbe líniovej stavby sa lokalita staveniska postupne presúva a tak sa presúva zdroj hluku z uvedených ťažkých mechanizmov. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením nočných prác a prác v dňoch pracovného voľna je možné negatívny účinok hluku minimalizovať na únosnú mieru.

IV.5. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Navrhované variantné riešenia rýchlostnej cesty R7 zasahujú rôznou mierou do území chránených v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Variant červený A,B,E je v k.ú. obce Bánov vedený v blízkosti územia európskeho významu SKUEV0084 Zátoň a zároveň zasahuje mostným objektom do chráneného územia PP Potok Chrenovka. Súčasne prechádza cez chránené vtáčie územie CHVÚ005 Dolné Považie (od k.ú. Bánov po k.ú. Veľké Lovce). V k.ú. obcí Čechy a Semerovo je vedený popri území európskeho významu SKUEV0086 Krivé hrabiny.

Variant modrý B1,C taktiež zasahuje v k.ú. obce Bajč do chráneného vtáčieho územia CHVÚ005 Dolné Považie a na konci trasy prechádza v blízkosti územia európskeho významu SKUEV 0086 Krivé hrabiny (k.ú. Čechy, Semerovo).

Okrem spomínaných zásahov sa **variant modrý B1,C** v k.ú. obce Dvory nad Žitavou dostáva do stretu záujmov s územím VZ Dvory nad Žitavou, kde je v zmysle platnej legislatívy vyhlásené PHO II. stupňa. Nakoľko tu platia určité obmedzenia vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon) a jeho zmien, je nutné ich rešpektovať.

V ďalšom stupni environmentálneho hodnotenia je nevyhnutné posúdiť vplyv variantov riešenia rýchlostnej cesty na predmet ochrany v týchto chránených územiach.

IV. 6. POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA

IV.6.1. Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity

IV.6.1.1. Znečistenie ovzdušia a hluk z dopravy

V kapitole IV.2.1 bolo konštatované, že z hľadiska emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy u všetkých posudzovaných variantných riešení rýchlostnej cesty nedochádza k prekročovaniu ročných limitných hygienických hodnôt podľa zákona. Z hľadiska množstva emitovaných látok variant modrý B1,C vyprodukuje podstatne viac emisií, nakoľko je dlhší.

Účinky hluku na obyvateľstvo, výsledky aktualizácie hlukovej štúdie aj porovnanie jednotlivých variantov riešenia rýchlostnej cesty R7 z hľadiska pôsobenia hluku sú prezentované vo vyššie uvedených kapitolách.

Z hľadiska obyvateľov potenciálne obťažovaných hlukom počas prevádzky rýchlostnej cesty sú obidva varianty porovnateľné, nakoľko si vzhľadom na svoju polohu nevyžadujú výstavbu protihlukových opatrení.

IV.6.1.2. Narušenie pohody a kvality života

Pohoda a kvalita života obyvateľov bude výraznejšie narušená najmä počas obdobia výstavby rýchlostnej cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom v tých častiach obcí a miest, ktoré budú ovplyvňované obmedzovaním dopravy a ťažkou nákladnou dopravou pozdĺž prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. V súčasnosti nedokážeme presne povedať, konkrétne ktoré cesty budú za týmto účelom využívané. Bude to závisieť od zdrojov materiálov, ktoré pri súčasnej rozpracovanosti PD nie sú známe a budú závisieť od výberu dodávateľa stavby. Predpokladá sa, že budú využívané súčasné cesty I., II., aj III. triedy, a poľné cesty v čo najkratších vzdialenostiach od lokality výstavby.

Stavba vyvolá dočasné ovplyvnenie kvality a pohody života obyvateľov z dôvodu rušnej stavebnej činnosti. Stavebná činnosť bude ovplyvňovať obyvateľstvo hlukom a zvýšenou prašnosťou najmä na začiatku výstavby počas prípravy územia na stavbu, kedy je potrebné pripraviť stavenisko, odstrániť vegetáciu, realizovať asanácie oplotení a vykonať skrývku humusového horizontu pôd. Hluk z prejazdu ťažkých motorových vozidiel bude potom pretrvávať počas celého obdobia výstavby. Stavebná činnosť sa bude uskutočňovať postupne v súlade s etapizáciou stavby na rôznych lokalitách. K veľmi závažným vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov patrí tiež strata majetku v dôsledku nevyhnutnosti záberu pozemkov pod samotnú stavbu rýchlostnej cesty a jej objektov.

Zmení sa kvalita života obyvateľov obcí, ktoré budú situované v blízkosti novovybudovaných križovatiek. Križovatky vyvolajú zvýšenú intenzitu dopravy v obciach cez ktoré vedú prístupové cesty k rýchlostnej ceste. V budúcnosti bude preto potrebné uvažovať s obchvatmi dotknutých obcí.

Rýchlostná cesta, ale objektívne prinesie do oblasti nový dopravný prvok, ktorý na jednej strane stiahne veľkú časť súčasnej dopravy (so všetkými negatívnymi sprievodnými javmi – hluk, prach, dopravné nehody, stres z hustej premávky) z centier dotknutých obcí a miest, ale na druhej strane prinesie so sebou hluk z dopravy do novej lokality, vzdialenejšej od obytnej zástavby. Užívatelia rýchlostnej cesty ocenia zrýchlenie dopravy, väčšiu plynulosť a bezpečnosť.

IV.6.1.3. Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálne – ekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavujú po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu.

Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a u obyvateľov okolia cestnej stavby znížením negatívnych účinkov na ich životné prostredie. Prejavujú sa tiež v poklese cestovného času cestujúcich osobných vozidiel, v autobusoch. Spolu s úsporami prevádzkových nákladov vozidiel a nákladmi na opravy a údržbu ciest tvoria sociálno-ekonomické prínosy.

Za účelom posúdenia ekonomickej výhodnosti navrhovanej stavby bola vykonaná nákladovo – výnosová analýza s použitím nižšie uvedených ukazovateľov (Technicko – ekonomické vyhodnotenie variantov, Ing. K. Dusbaba, Valbek, s.r.o., 2005)

Ekonomické hodnotenie sa uskutočňuje v rozsahu kalkulačného vzorca, ktorý zahŕňa:

Náklady na dopravnú cestu

- náklady na výstavbu a rekonštrukciu
- náklady na údržbu a opravy dopravnej cesty

Náklady užívateľov

- pohonné hmoty
- mazadlá
- opotrebovanie pneumatík
- opravy a údržby vozidiel
- ostatné náklady nákladných vozidiel (plat posádok, poistenie, odpisy, réžia...)

Ostatné náklady

- ocenenie času cestujúcich
- straty z dopravných nehôd

Ďalšie externé náklady

- straty z dopravného hluku
- straty z exhalácií motorových vozidiel

Realizácia stavby prinesie úspory na strane užívateľov rýchlostnej cesty, náklady investora/správca sa zvýšia. Hlavným dôvodom úspor je zrýchlenie dopravy, skrátenie trasy pre tranzitnú dopravu a zníženie nákladov na nehodovosť.

Náklady správcu sa zvýšia o nutné investície do nových úsekov rýchlostnej cesty a ďalej o náklady vynaložené na údržbu nových i jestvujúcich úsekov ciest.

Z posúdenia modelom HDM-4 pre rok výstavby cesty 2014 vyplýva :

Variant	IRR	NPV
červený A,B,E	- 0,87 %	- 3 323,80
modrý B1,C	- 4,14 %	- 3 774,27

- vnútorné výnosové percento (IRR)
- čistá súčasná hodnota (NPV)

Diskontná sadzba predpokladaná v posúdení je 6%.

Realizácia stavby prinesie úspory na strane užívateľov cesty, avšak náklady investora (správca) sa zvýšia. Hlavným dôvodom úspor je zrýchlenie dopravy, skrátenie trasy pre tranzitnú dopravu a zníženie nákladov

na nehodovosť. Náklady správcu sa zvýšia o nutné investície do nových úsekov cesty a ďalej o náklady vynaložené na údržbu nových i jestvujúcich úsekov ciest.

Z výsledkov posúdenia je zrejmé, že ani jeden z navrhnutých variantov nie je ekonomicky rentabilný. Hlavným dôvodom je posúdenie úseku izolovane od ostatných plánovaných častí cesty R7. Výsledky ekonomického posúdenia je treba brať ako predbežné, ktoré nevychádzali z reálneho časového a finančného harmonogramu postupu výstavby. Úsek rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka nie je možné budovať ako samostatný úsek, ale len v návaznosti na predchádzajúce úseky. Pre vybraný variant celého ťahu je potrebné vypracovať nové ekonomické vyhodnotenie s reálnym rozložením financovania a spracovaným harmonogramom dokončenia jednotlivých častí stavby.

Z posúdenia variantných riešení v celom projektovanom úseku od Bratislavy až po Lučenec (celá trasa ako bola študovaná v rámci technickej štúdie modelom HDM-4 pre rok výstavby cesty 2014) vyplýva :

Variant	IRR	NPV
A	7,86 %	3 386,32
B	7,93 %	3 488,45
B1	7,01 %	1 768,34
C	5,68 %	- 592,96
E	7,87 %	3 262,99

Z výsledkov posúdenia je zrejmé, že *varianty A, B a E* sú z ekonomického hľadiska porovnateľné. Aj keď sú medzi variantami rozdiely v dĺžke (variant E je najkratší z pomedzi všetkých posudzovaných), aj v súhrne stavebných nákladov (variant A je najdrahší a variant E najlacnejší), ich umiestnenie v posudzovanej priestore, na ktorom závisí miera prerozdelenia dopravy tieto rozdiely stiera. Všetky tri varianty je možné odporučiť k realizácii a k výberu jedného z nich je nutné pristúpiť po zvážení aj iných hľadísk ako ekonomických.

Varianty B1 a C sú z ekonomického hľadiska horšie. Ich hlavným hendikepom je dĺžka trasy. Pri variante C je rozdiel markantný, v prvých úsekoch ide rovnakou trasou ako variant A, odlišnosť je až v úseku Neded – Čaka. Variant C je v návrhovom období ekonomicky nerentabilný a nie je možné ho odporučiť na realizáciu. Variant B1 sa pohybuje nad hranicou rentability, ale k jeho realizácii sa odporúča pristúpiť až po prípadnom vyčerpaní všetkých možností, ktoré poskytujú varianty A, B a E.

IV.6.1.4. Vplyvy na sídla

Územný rozvoj obcí a miest je usmerňovaný územnoplánovacovou dokumentáciou, ktorá určuje umiestnenie plôch obytnej zástavby, športu, rekreácie, priemyslu, poľnohospodárstva a aj dopravných plôch. Uvažovaná stavba rýchlostnej cesty R7 bude mať vplyv na ďalší rozvoj sídiel, ktorých katastrálnym územím prechádza. Stavba je vedená v katastrí Nové Zámky, Bajč, Pribeta, Bánov, Bešeňov, Čechy, Dedinka, Dvory nad Žitavou, Kolta, Semerovo, Veľké Lovce a Čaka. Väčšina obcí a miest má vypracovanú svoju územno-plánovaciu dokumentáciu. Vzhľadom a to, že poloha rýchlostnej cesty sa rieši už dlhšie obdobie, do nadradenej ÚPD sa dostali varianty rýchlostnej cesty z predchádzajúcich štúdií. V ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja je trasa rýchlostnej cesty R7 uvažovaná variantne a nadväzuje na varianty v Trnavskom kraji.

Poloha rýchlostnej cesty v jednotlivých sídlach bola tiež predmetom mnohých rokovaní s predstaviteľmi obcí, ktorí sa v priebehu projektových prác vyjadrovali k umiestneniu stavby vzhľadom na individuálne záujmy obcí. Väčšina z nich víta návrh rýchlostnej cesty R7, ktorá značne odľahčí preťaženú automobilovú dopravu v sídlach, zároveň však boli kladené požiadavky na priaznivé prepojenia najmä projektovaných priemyselných areálov na rýchlostnú cestu prostredníctvom križovatiek na R7, prípadne na preložky prerušených poľných ciest, ktoré sú samozrejmosťou súčasťou takejto stavby.

Dotknuté obce boli oslovené spracovateľom zámeru s požiadavkou o vyjadrenie postoja k výstavbe rýchlostnej cesty a preferenciu variantu.

Dotknuté obce sa v zásade prikláňali k variantu, ktorý z ich pohľadu najlepšie zabezpečí dostupnosť obce k rýchlostnej ceste R7, prípadne z dôvodu existujúcich alebo plánovaných priemyselných parkov a z dôvodu už schválených uznesení k ÚPN alebo ÚPN VÚC.

Mesto Nové Zámky – trasovanie rýchlostnej cesty R7 v platnej územnoplánovacej dokumentácii mesta nebolo vymedzené, vzhľadom k tomu, že v čase spracovávaní dokumentu, trasa komunikácie ešte nebola presne definovaná. Textová časť ZaD ÚPN SÚ Nové Zámky sa odvoláva na záväznú časť ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja

(stať B) 9.1.1.). Z predložených variantov je pre Mesto Nové Zámky prijateľné trasovanie v zmysle **variantu C (resp. B1)** z dôvodu sústreďenosti priemyselnej výroby a skladového hospodárstva v južnej časti mesta a v záujme vylúčenia zvýšeného prejazdu nákladných vozidiel jestvujúcim prieťahom c.I/64 obytnými časťami mesta (pri variante R7 severným obchvatom mesta). V priestoroch trasovania komunikácie podľa uvedených variantov sa v rozvojových plánoch obce definovaných v platnej územnoplánovacej dokumentácii neuvažuje s aktivitami, ktoré by kolidovali s trasou komunikácie. Postoj mesta k prípadnej výstavbe rýchlostnej komunikácie je vo všeobecnosti kladný, aj keď je potrebné poznamenať, že preložka štátnej cesty I/64 by už dnes z hľadiska negatívnych vplyvov dopravy na tejto ceste na mestské prostredie bola nanajvýš aktuálna, v prípade realizácie rýchlostnej komunikácie R7 nevyhnutná.

Bajč – obec má vypracovanú územno-plánovaciú dokumentáciu, v ktorej nie je uvažované s trasou rýchlostnej cesty v katastri obce. Z hľadiska polohy R7 obci najlepšie vyhovuje poloha variantu B1.

Dedinka – obec má vypracovanú územno-plánovaciú dokumentáciu, v ktorej nie je uvažované s trasou rýchlostnej cesty v katastri obce. Všetky navrhované varianty sa územia obce dotýkajú len okrajovo – na hranici extravilánu, výstavba ktoréhokoľvek variantu neovplyvní závery obce. V dotknutej časti sú pozemky využívané na poľnohospodárske účely. Z hľadiska polohy R7 obci najlepšie vyhovuje poloha variantu B1.

Čaka – obec má vypracovanú ÚPD, trasa R7 je uvažovaná len úzkym pásom cez les (Syrové vrecko), ostatné územie k.ú. obce Čaka rýchlostná cesta R7 nezasahuje. Obec je za urýchlenú výstavbu rýchlostnej cesty R7 v polohe variantu A,B.

Pribeta – obec má vypracovanú územno-plánovaciú dokumentáciu, v ktorej preberá polohu rýchlostnej cesty podľa ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja. Obec nemá k výstavbe rýchlostnej cesty R7 námietky, s vlastným rozvojom obce sa počíta po obvode intravilánu obce bezprostredne na hranici zastavaného územia, teda trasa R7 nie je v kolízii so zámermi obce. Obec sa prikláňa sa k výstavbe rýchlostnej cesty v polohe variantu B1,C.

Semerovo – obec má vypracovanú územno-plánovaciú dokumentáciu, v ktorej v textovej časti sa uvažuje aj s variantmi A,B, ale vo výkresovej časti figuruje len trasa R7 v polohe variantu B1,C, ktorá je uvažovaná ako rozšírenie pôvodnej cesty. Obec nemá k výstavbe rýchlostnej cesty výhrady, prikláňa sa k urýchlenému riešeniu výstavby a vo svojom vyjadrení by veľmi uvítala zabezpečenie dostupnosti na R7 z obce.

Kolta – obec má vypracovanú územno-plánovaciú dokumentáciu, v ktorej je uvažované s obidvomi možnými variantmi riešenia rýchlostnej cesty. Obec je priaznivo naklonená k výstavbe rýchlostnej cesty, vzhľadom na preťaženosť cesty I/75. Poloha navrhovanej rýchlostnej cesty nemá vplyv na ďalšie rozvojové závery obce, nakoľko nezasahuje do zastavaného územia obce. Rozhodnutie o trasovaní rýchlostnej cesty ponecháva na odborníkov.

Čechy – obec Čechy nemá vypracovanú platnú územno-plánovaciú dokumentáciu, vo svojom stanovisku sa prikláňa k výstavbe rýchlostnej cesty vo variante B1,C.

Bánov – obec Bánov má spracovanú ÚPD, zhotoviteľ Ing. arch. Anton Supuka, LANDURBIA B: Bystrica v r. 2005. Rýchlostná cesta je spomenutá a jej trasa vedie južnou časťou k.ú.ďaleko od obytných častí obce. Občania súhlasia s výstavbou.

Bešeňov – obec má vypracovaný Spoločný územný plán obcí Bešeňov, Branovo, Dubník, Gbelce, Jasová, Nová Vieska, Rúbaň, Strekov, Svätý Peter, Svodín, Šarkan (vypracoval Aurex, spol s.r.o. Braislava, 2006), podľa tohto dokumentu je trasa rýchlostnej cesty vedená v severnej časti katastra v polohe navrhovaného variantu A,B. Obec sa písomne nevyjadrila, avšak z rozhovoru s pánom starostom vyplýva, že poloha mimoúrovňovej križovatky na ceste II/511 spôsobí zvýšenie intenzity dopravy v obci so všetkými negatívnymi sprievodnými javmi – hustou dopravou, hlukom, exhalátmi. V záujme zachovania priaznivých podmienok životného prostredia v obci by bolo potrebné, v prípade umiestnenia stavby v navrhovanej polohe, vybudovať cestný obchvat obce.

Veľké Lovce – obec má platnú dokumentáciu – Územný plán obce Veľké Lovce, ktorú vypracoval Stavoprojekt Nitra v roku 2006. Obec sa písomne nevyjadrila, z rozhovoru s pánom starostom je zrejmé, že v tomto ÚP sa nepočíta s trasou rýchlostnej cesty na území katastra obce. V časti, ktorou by mala prechádzať rýchlostná cesta vo variante A,B sa nachádzajú len poľnohospodárske pozemky rôznych majiteľov, ale navrhovaná stavba nie je v kolízii s rozvojovými zámermi obce. Podľa vyjadrenia starostu by rýchlostná cesta viedla dosť ďaleko od zastavanej časti obce a k jej polohe nemá výhrady.

Dvory nad Žitavou – majú vypracovaný územný plán, ku ktorému boli dopracované Zmeny a doplnky č.1/2006 a aktuálne Zmeny a doplnky č.2 /2009 (spracovateľ MB AUA - ATELIER URBANIZMU A ARCHITEKTÚRY, NITRA, Ing. arch Michal Borgula, PhD) . V rámci katastra obce je v juho-východnej časti obce-hneď za hranicou intravilánu uvažované s IBV a s vytvorením tzv.priemyselnej zóny, ktorá by bola v blízkosti variantu B1,C. Z hľadiska ďalšieho rozvoja obce vyhovuje aj variant A,B, ale variant B1,C je bližšie k zámeru obce. Obec nie je proti výstavbe rýchlostnej cesty v úseku Nové Zámky-Čaka.

Tabuľka preferencie variantov dotknutými mestami a obcami:

Obec	Preferovaný variant	Obec	Preferovaný variant
Nové Zámky	C, B1	Kolta	B1,C, aj A,B
Bajč	B1	Dedinka	B1
Bánov	A,B	Čaka	A,B
Bešeňov	A,B, aj B1,C	Pribeta	B1
Veľké Lovce	A,B	Semerovo	B1
Čechy	B1	Dvory nad Žitavou	B1,C, aj A,B

Väčšina obcí a miest preferuje možnosť napojenia na blízku rýchlostnú cestu prostredníctvom najbližšej mimoúrovňovej križovatky. Výnimkou je obec Bešeňov, ktorá si uvedomuje, že blízkosťou mimoúrovňovej križovatky na R7 sa zmení dopravná situácia v obci a zvýši sa intenzita dopravy.

IV.6.1.5. Vplyv na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská

Prvé doklady o osídlení daného priestoru sú už z obdobia neolitu, kedy prvý poľnohospodári začali zakladať svoje obydlia v oblasti, ktorá im poskytovala dostatok obživy. Bohato osídľované boli na južnom rovinatom Slovensku najmä pieskové duny, ktoré predstavovali určité prevýšenie voči okolitému terénu a poskytovali tak obyvateľstvu ochranu najmä v období dažďov, keď sa vylievali rieky z koryta po okolitej rovine. Na sledovanom úseku sú z písomných prameňov známe mnohé stredoveké osady. Doklady o tomto osídlení sa evidujú na základe viacerých archeologických výskumov. Dopĺňujúce poznanie poskytujú tzv. prieskumy povrchov terénov, spojené so zbermi archeologického materiálu, v prípade porušených povrchov a štúdiom písomných prameňov k problematike stredoveku. V úseku Nové Zámky – Čaka sú vysledované bohaté osídlenia najmä v oblasti východne od Nových Zámkov (katastroch obcí a miest Bajč, Bešeňov, Dvory nad Žitavou, Nové Zámky), na okolitých pieskových dunách. Mnohé spomínané lokality boli objavené a skúmané v súvislosti s reguláciou Nitry a Žitavy, kedy bol piesok z okolitých dún ťažený a využívaný na zasypanie starých ramien tokov, rekultiváciu terénu. Tieto práce prebiehali vo veľkom rozsahu, pričom mnoho krát dochádzalo k nenávratnému ničeniu cenných informácií o nepísanej histórii územia. Aj v súčasnosti rozmanitými stavebnými aktivitami dochádza k poškodeniu, prípadne k úplnému zničeniu archeologických lokalít. Aby sa predišlo ich likvidácii a tým k strate národného kultúrneho dedičstva, je potrebné lokality pred samotnou stavebnou činnosťou preskúmať systematickým archeologickým výskumom.

Podľa Archeologického prieskumu, ktorý vykonal Archeologický ústav SAV k technickej štúdii z roku 2005 boli identifikované archeologické lokality, ktoré sa nachádzajú v blízkosti navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R7. Jedná sa o lokality č. 26-41 a č. 49-69. Ich číslovanie zodpovedá číslovaniu v mapovej prílohe:

26. Nové Zámky

Poloha: Nyarhid
Druh: zaniknutá stredoveká osada
Nálezové okolnosti: porušený nálezový celok
Datovanie: stredovek- 13.-15. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 12 236/88- A. Točík/Sedlák

27. Nové Zámky

Poloha: Nyarhid
Druh: sídlisko, pohrebisko
Nálezové okolnosti: porušený nálezový celok
Datovanie: eneolit- bádenská, Kosihiy-Čaka
doba rímska
Literatúra: Nál. správa č. 8479/78- A. Točík

28. Nové Zámky

Poloha: Nyarhid

Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový prieskum
Datovanie: doba laténska, doba rímska, stredovek, novovek
Literatúra: Nál. správa č. 316/61- K. Sedlák

29. Bánov

Poloha: -
Druh: hrob?
Nálezové okolnosti: náhodný nález
Datovanie: stredná doba bronzová
Literatúra: Nál. správa č. 10 878/84- J. Liszka

30. Bánov

Poloha: -
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: archeologický výskum
Datovanie: eneolit- bádenská kultúra
doba rímska
doba slovanská
Literatúra: Nál. správa č. 99/60- E. Rejholec

31. Bánov

Poloha: Veľké Kapusnice
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba rímska- rímsko-barbarská
Literatúra: Nál. správa č. 555/55- L. Čeri

32. Bánov

Poloha: Podkozlisky
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový prieskum
Datovanie: doba laténska
doba rímska- rímsko-barbarská
doba slovanská
Literatúra: Nál. správa č. 551/55- L. Čeri

33. Bánov

Poloha: Františkov kút
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba rímska
Literatúra: Nál. správa č. 5549/55- L. Čeri

34. Bánov

Poloha: Stražský kút
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba rímska- 2. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 13/53- L. Čeri

35. Bánov

Poloha: Dálne
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba laténska

doba rímska

Literatúra: Nál. správa č. 550/55- L. Čeri

36. Nové Zámky

Poloha: Tormášovské lúky

Druh: sídlisko

Nálezové okolnosti: povrchový prieskum

Datovanie: eneolit- lengyelská, bádenská kultúra
včasný stredovek

Literatúra: Nál. správa č. 316/61- K. Sedlák

37. Nové Zámky

Poloha: Tormášovské lúky

Druh: sídlisko

Nálezové okolnosti: povrchový prieskum

Datovanie: pravek, stredovek

Literatúra: Nál. správa č. 70/60- E. Rejholec

38. Nové Zámky

Poloha: -

Druh: sídlisko

Nálezové okolnosti: povrchový prieskum

Datovanie: doba bronzová- maďarovská kultúra

Literatúra: Nál. správa č. 11557/86- A. Točík

39. Nové Zámky

Poloha: Ačovské lúky

Druh: sídlisko

Nálezové okolnosti: povrchový zber

Datovanie: pravek

Literatúra: Nál. správa č. 11 557/86- A. Točík

40. Bešeňov

Poloha: Oncza

Druh: sídlisko, pohrebisko

Nálezové okolnosti: archeologický výskum

Datovanie: sídlisko

neolit- železovská kultúra

eneolit- bádenská, boľarázska, lengyelská kultúra

doba bronzová- maďarovská

doba halštatská

doba laténska

doba rímska

doba slovanská

pohrebisko

stredovek – 7.-12.stor

Literatúra: Nál. správa č. 12 597/90- E. Rejholec

Nál. správa č. 728/57- L. Kraskovská

41. Bešeňov

Poloha: Malomgát

Druh: sídlisko, pohrebisko

Nálezové okolnosti: zisťovací výskum

Datovanie: sídlisko

eneolit- bádenská kultúra

staršia/stredná/mladšia doba bronzová
doba rímska
pohrebisko
sťahovanie národov

Literatúra: Nál. správa č. 415/60

49. Nové Zámky

Poloha: Pri Bajčskej ceste
Druh: pohrebisko?
Nálezové okolnosti: povrchový prieskum
Datovanie: stredovek, Slovania
Literatúra: Nál. správa č. 415/58- E. Rejholec

50. Bajč, časť Vlkano

Poloha: Ragoňa
Druh: sídlisko?
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Literatúra: Nál. správa č. 186/60- Rajnič

51. Bajč, časť Vlkano

Poloha: Ragoňa II a III
Druh: sídlisko, pohrebisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber, zisťovacia sonda
Datovanie: doba bronzová, halštatská, laténska a stredovek – 9.-13.stor.
Literatúra: Nál. správa č. 8043/77- A. Točík
Nál. správa č. 8044/77 – A. Točík

52. Bajč

Poloha: Medzi kanálmi
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: neolit- železovská, eneolit- lengyelská, Kosihiy- Čaka, bádenská, stredovek- 10.-11.stor.
Literatúra: Nál. správa č. 8033/77- A. Točík

53. Bajč, časť Vlkano

Poloha: -
Druh: pohrebisko, sídlisko
Datovanie: stredovek, 11. – 13. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 130/59- A. Habovštiak

54. Bajč, časť Vlkano

Poloha: -
Druh: zaniknutá stredoveká dedina, kostol, pohrebisko
Datovanie: stredovek- 12.-13.stor.
Literatúra: Nál. správa č.8046/77

55. Bajč

Poloha: Bažantnica
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba bronzová- maďarovská kultúra
doba halštatská
doba rímska- 2.-3.stor.
Literatúra: Nál. správa č. 11/53- A. Točík

56. Bajč

Poloha: -
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: zisťovacia sonda
Datovanie: eneolit
Literatúra: Nál. správa č. 518/61- M. Rejholcová

57. Bajč, časť Vlkano

Poloha: -
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: porušený nálezový celok
Datovanie: neolit- železovská kultúra, eneolit, doba bronzová- neskorá, doba halštatská, laténska, rímska, stredovek- 12.-13. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 9715/81

58. Bajč, časť Vlkano

Poloha: Tehelňa
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber, porušený nálezový celok
Datovanie: neolit – železovská kultúra ; eneolit- bádenská, doba halštatská, laténska, rímska, stredovek
Literatúra: Nál. správa č. 574/62- M. Rejholcová
Nál. správa č. 514/61- M. Rejholcová
Nál. správa č. 103/60- M. Hrmová
Nál. správa č. 37/60- Rajček

59. Bajč, časť Vlkano

Poloha: Pieskovisko
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: neolit – lineárna, železovská kultúra ; eneolit- Bajč-Retz, bolerázka, bádenská doba bronzová – maďarovská, neskorá d. bronzová, doba laténska, rímska, stredovek- 8.-9.stor, 11.-12. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 9836/82- A. Točík

60. Dvory nad Žitavou

Poloha: Halomdomb
Druh: mohyla
Nálezové okolnosti: -
Datovanie: ?
Literatúra: Nál. správa č. 83/61- E. Rejholec

61. Branovo

Poloha: Židovský cintorín
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový prieskum
Datovanie: pravek
doba bronzová (mladšia)
Literatúra: Nál. správa č. 10 596/84- A. Točík

62. Pribeta, časť Mikulášov dvor

Poloha: Piesočník
Druh: pohrebisko
Nálezové okolnosti: porušený nálezový celok
Datovanie: stredovek- 9. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 655/56- T. Kolník

Nál. správa č. 303/54

63. Pribeta, časť Mikulášov dvor

Poloha: Kloster domb
Druh: zaniknutá stredoveká osada, sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: doba rímska
stredovek- 13.-14. stor.
Literatúra: Nál. správa č. 719/62- A. Habovštiak
Nál. správa č. 158/58- M. Hrmová
Nál. správa č. 157/58- M. Hrmová

64. Pribeta, časť Mikulášov dvor

Poloha: -
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový zber
Datovanie: neolit- železovská kultúra
Literatúra: Nál. správa č. 720/62- A. Habovštiak

65. Dedinka

Poloha: Jelení kút
Druh: hrob mohylový, sídlisko
Nálezové okolnosti: archeologický výskum
Datovanie: doba bronzová- čakanská kultúra
Literatúra: Nál. správa č. 7839/76- J. Paulík

66. Dedinka

Poloha: Leveledská I a II
Druh: sídlisko
Nálezové okolnosti: povrchový prieskum
Datovanie: paleolit, pravek, stredovek?, novovek
Literatúra: Nál. správa č. 14 052/99- P. Bárta

67. Kolta

Poloha: -
Druh: mohyla
Nálezové okolnosti: -
Datovanie: doba halštatská?
Literatúra: Nál. správa č. 163/55- Š. Janšák, č.j. 1383/50- A. Točík

68. Jasová

Poloha: Jasovské vinohrady
Druh: pohrebisko
Nálezové okolnosti: porušený nálezový celok
Datovanie: stredovek
Literatúra: Správa z obhliadky- J. Bujna

69. Kolta

Poloha: Pustý kostol
Druh: zaniknutý stredoveký kostol
Nálezové okolnosti: -
Datovanie: stredovek
Literatúra: Nál. správa č. 1540/63- Petrovský-Šichman

Na základe štúdia starších archeologických výskumov v danej oblasti možno predpokladať výskyt archeologických lokalít v uvedených polohách zaznačených na mape. Uvedený počet archeologických lokalít, ktoré ležia priamo na mieste trasy Cesta R7 Bratislava – Lučenec, úsek Dunajská Streda – Nové Zámky nemusi byť konečný.

V etape spracovania projektovej dokumentácie investor je povinný predložiť projekt pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na posúdenie Krajskému pamiatkovému úradu v Nitre. Na základe predloženej PD KPÚ Nitra vydá v zmysle §37 zákona č.49/2002 o ochrane pamiatkového fondu k predloženej PD rozhodnutie o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum v dostatočnom predstihu. Bez rozhodnutia Pamiatkového úradu stavebníkovi nebude vydané územné rozhodnutie.

IV.6.1.6. Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Počas výstavby

Najzávažnejším vplyvom výstavby rýchlostnej cesty je samotný záber poľnohospodárskej pôdy a následne zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodu trvalého záberu pôdy pre teleso rýchlostnej cesty a mimoúrovňových križovatiek. Okrem toho je potrebné počítať aj so zábermi pôdy, ktorú si vyžadujú preložky elektrického vedenia, súbežných komunikácií a aj vodných tokov. Jednotlivé variantné riešenia si vyžadujú nasledovné trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy:

Záber pozemkov / Variant	červený A,B,E	modrý B1,C
Trvalý záber PPF (m ²)	1 189 210	1 225 990
Dočasný záber PPF (m ²)	332 640	338 910

Kým trvalým záberom bude poľnohospodárska pôda nenávratne odňatá z poľnohospodárskeho využívania, dočasný záber pôdy bude po ukončení stavby rekultivovaný a vrátený na jej pôvodné využívanie.

Väčší trvalý záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu je pri modrom variante B1,C. Dočasné zábery pôdy budú predstavovať okrem manipulačných pásov pozdĺž komunikácie aj plochy stavebných dvorov, skládok materiálov a pod. a tieto budú situované najčastejšie vedľa významných objektov stavby ako sú mostné objekty a križovatky. Opäť modrý variant B1,C vykazuje vyššie hodnoty v dočasných záberoch. Varianty rýchlostnej cesty prechádzajú aj cez chránené pôdy. V zmysle zákona NR SR č.220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, §12 ich možno dočasne alebo trvale použiť na nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch, ak nie je možné alternatívne riešenie.

Trvalým a dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy budú dotknutí aj užívatelia jednotlivých plôch.

Nepriame vplyvy na poľnohospodárstvo v blízkosti cesty predstavuje aj:

- zníženie kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti cesty, kde môže dôjsť k predpokladanej kontaminácii pôdy vplyvom exhalátov z dopravy na ceste,
- rozdelenie plôch na menšie časti, ktoré sú nevhodných tvarov, menších rozlôh a s horšou dostupnosťou,
- vyvolané investície stavby ako sú preložky poľných ciest.

Z hľadiska vplyvu na poľnohospodársku výrobu sa ako výhodnejšie riešenie javí variant červený A,B,E, ktorý vzhľadom na svoju menšiu dĺžku v tomto úseku si vyžiada menší záber poľnohospodárskej pôdy.

Počas prevádzky

Štandardná prevádzka každej cestnej komunikácie je potenciálnym zdrojom líniovej kontaminácie pôd pozdĺž trasy komunikácie až do vzdialenosti cca 60 m, a to zložkami výfukových splodín, ale aj prostredníctvom zrážkovej vody stekajúcej z vozovky, ktorá môže obsahovať látky používané na chemický posyp a látky používané na ošetrovanie podvozkov vozidiel. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekročovania hygienických limitov. Rozsah kontaminácie pôdy výfukovými splodinami je možné obmedziť vytvorením zelených pásov po oboch stranách komunikácie, ktoré súčasne obmedzujú prašnosť a pôsobia ako protihluková bariéra.

V podmienkach neštandardnej prevádzky cesty, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojené s únikom PHM môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel

prepravujúcich rizikové chemické látky. Riziko kontaminácie poľnohospodárskych pôd je možné obmedziť vytvorením ochranných pásov po oboch stranách cesty. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenjej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné dotknuté pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vzhľadom na lepšie dopravné-technické parametre novej komunikácie je možné očakávať zníženie rizika prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy.

IV.6.1.7. Vplyvy na lesné hospodárstvo

Navrhované variantné riešenia rýchlostnej cesty zaberajú aj plochy lesného pôdneho fondu, do ktorého je možný zásah v nasledovnom rozsahu:

Záber pozemkov / Variant	červený A,B,E	modrý B1,C
Trvalý záber lesov (m ²)	19 550	31 000
Dočasný záber lesov (m ²)	8 140	8 100

Najväčší záber pri variante červenom A,B,E predstavuje zásah do lesných porastov nad obcou Čechy a v úseku severne od obce Kolta medzi obcami Čechy a Čaka. Variant modrý B1,C zasahuje do súvislejších porastov pod obcou Semerovo a lesov rastúcich v úseku severne od obce Kolta medzi obcami Čechy a Čaka.

IV.6.1.8. Vplyvy na priemysel

Počas výstavby

Výstavba rýchlostnej cesty R7 a nadväzujúce stavby sa priamo nedotýkajú žiadneho výrobného areálu alebo skladových priestorov.

Počas prevádzky

Navrhované variantné riešenia rýchlostnej cesty R7 križovatkami, ktoré napoja hlavné cestné ťahy na rýchlostnú cestu, umožnia napojenie novovznikajúcich priemyselných areálov. Priemyselné areály sú vybudované alebo plánované napr. v Nových Zámkoch.

IV.6.1.9. Vplyvy na dopravu

Počas výstavby

Za účelom prepravy stavebného materiálu, zemín, odpadov zo stavby a aj ťažkých stavebných strojov budú musieť byť využité všetky dostupné cesty miestneho komunikačného systému, a to za predpokladu súčasnej plnej premávky na týchto cestách. Je zrejmé, že počas obdobia výstavby bude doprava na týchto cestách ešte viac zahustená, navyše pribudnú v dopravnom prúde pomalé ťažké nákladné vozidlá, čo povedie k celkovému spomaleniu dopravy. Stavbou budú ovplyvnené dopravné toky na veľkej časti južného Slovenska. Stavbou sú dotknuté všetky cesty I. triedy, ležiace v popísanej oblasti a väčšia časť ciest II. triedy. Oproti tomu cesty III. triedy budú výstavbou dotknuté minimálne, pretože slúžia k obsluhu zastavaných území.

Počas prevádzky

Výstavbou rýchlostnej cesty by sa mal dosiahnuť vyšší stupeň bezpečnosti dopravy a vyšší dopravný komfort a minimalizácia nepriaznivých účinkov dopravy na životné prostredie. Od vybudovania rýchlostnej cesty sa očakáva priaznivejšie prerozdelenie dopravy vedenej v súčasnosti po cestách centrami menších obcí, čo spôsobuje dopravné problémy v sídlach a znepríjemňuje život obyvateľom.

Výstavba rýchlostnej cesty v uvažovaných variantných riešeniach bude mať vplyv na prerozdelenie dopravy na samotnú rýchlostnú cestu aj na ostatné cesty I. a II. triedy. Na ostatnú cestnú sieť je trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Nové Zámky – Čaka napojená križovatkami:

Variant	Križovatky		
červený A,B,E	Nové Zámky	Bešeňov	Čaka
modrý B1,C	Nové Zámky – juh	-	Čaka

Z kapacitného hľadiska budú všetky navrhované križovatky vyhovovať aj výhľadovo dopravným nárokom.

Prostredníctvom navrhnutých križovatiek, v blízkosti väčších miest (napr. Nové Zámky) a v MÚK R7 s cestami I. a II. triedy bude zabezpečené dopravné napojenie príslušného územia na nadradený dopravný koridor, t.j. na cestnú komunikáciu s obmedzeným prístupom, resp. na cestu s nadštandardným jazdným komfortom.

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 dôjde ku zvýšeniu priepustnosti cestnej siete v predmetnom území, dôjde k zníženiu prejazdov obcami oproti súčasnému stavu. Preprava sa urýchli a časovo sa skrúti prejazd dotknutým územím. Rýchlostná cesta odľahčí súčasné cesty a najmä v intravilánoch obcí dôjde k celkovému upokojeniu dopravy a zrejme aj k zníženiu nehodovosti za účasti peších a cyklistických účastníkov cestnej premávky.

IV.6.1.10. Vplyvy na rekreáciu

Prírodné zdroje v dotknutom území dávajú predpoklad pre možnosti využívania na rekreačné účely. Predovšetkým sú to zdroje termálnych vôd, vďaka ktorým boli vybudované termálne kúpaliská a rekreačné zariadenia (Nové Zámky, Štúrovo, Podhájska a ďalšie). Vzhľadom na to, že ich navštevuje čoraz viac návštevníkov, napojenie z R7 cez mimoúrovňové križovatky umožní v budúcnosti komfortnejšie prepojenie v rámci regionálnych dopravných vzťahov. Vodné toky v území (Nitra, Žitava) vytvárajú predpoklady pre každodennú rekreáciu v prírodnom prostredí s možnosťou rekreačného rybolovu, činkovania.

Variantné riešenia rýchlostnej cesty zasahujú do niektorých lokalít, ktoré sú umiestnené prevažne v prírodnom prostredí pri vodných tokoch. Je to najmä tam, kde trasa rýchlostnej cesty križuje vodný tok v blízkosti obce, z ktorej obyvatelia využívajú rieku s okolím ako rekreačné zázemie.

IV.6.1.11. Vplyv na infraštruktúru

V dotknutom území navrhovaných variantov riešenia rýchlostnej cesty R7 a súvisiacich stavieb sa nachádzajú siete technickej infraštruktúry, ktorých preložky a prípadná ochrana sú v rámci technickej časti projektovej dokumentácie stavby riešené ako vyvolané investície stavby. Jedná sa o :

- preložky vodovodov a kanalizácie,
- preložky silnoprúdových zariadení,
- rekonštrukcie sietí elektronických zariadení,
- preložky a ochrana plynovodov,
- meliorácie poľnohospodárskych pozemkov.

Rozsah preložiek alebo ochrany je určený navrhovanou trasou výstavby rýchlostnej cesty R7, jej križovatiek a veľkosťou ich zásahu do jestvujúcich trás vedení. Preložky sa vykonávajú v nutnom rozsahu. Preložky budú riešené tak, aby vyhovovali výstavbe aj údržbe vybudovanej cesty. Riešenia budú koordinované s ostatnými objektmi stavby, budú prerokovávané a odsúhlasené počas prác na PD s investorom a správcami. Podrobnejší popis jednotlivých úprav je obsahom kapitoly IV.2.7. Vyvolané investície.

IV.6.2. Vplyvy na prírodné prostredie

IV.6.2.1. Horninové prostredie

Počas výstavby

Variant A,B,E

Úsek km 76,451 – 80,500 trasa prechádza plochým mierne zvlneným chrbtom Nitrianskej tabule v násype o výške 1,0 – 3,0 m, pri mostných objektoch v násype do 8,0 – 9,0 m. Po odstránení povrchovej vrstvy humóznej hliny o hrúbke cca 0,40 m v prevažnej časti úseku podložie násypov tvorí spraš, žltej a svetlo žltohnedej farby, tuhej až pevnej konzistencie. Lokálne sa vyskytujú nepravidelné polohy eolických pieskov. Sprašový komplex pokrýva terasové štrky. Výskyt podzemnej vody predpokladáme v terasových štrkoch v hĺbke 2,0 – 5,0 m. Predkvartérne podložie je budované neogénymi ilmi s vložkami pieskov prípadne štrkov.

Most v km 77,464 na R7 nad železničnou traťou - predpokladáme hĺbkové zakladanie v štrkovej vrstve. Most v km 79,364 nad R7 na c. III/ 06420 – predpokladáme hĺbkové zakladanie.

Úsek km 80,500 – 86,500 trasa prechádza údolnou nivou Nitry a Žitavy, od km 84,600 pretína chrbát nízkej terasy. Niveleta je vedená v násype 1,0 – 6,0 m, pri mostnom objekte cez rieku Nitru v násype do 10,0 m. Podložie násypu tvoria náplavové nívne sedimenty - piesčité hliny, íly nízko a stredne plastické, prevažne tuhej konzistencie. Lokálne sa vyskytujú polohy hlinitého a ílovitého piesku, ktoré sa nepravidelne striedajú s hlinami. Hrúbka nívnych sedimentov kolíše od 2,0 do 4,0 m. Pod nívovými sedimentmi sa nachádza vrstva fluvialných štrkov s bázou v hĺbke 10,0 – 12,0 m. Predkvartérne podložie je budované neogénnymi ílmi s vložkami pieskov a štrkov. Hladina podzemnej vody sa nachádza v hĺbke 2,0 – 4,0 m. Hladina podzemnej vody v údolnej nive Nitry a Žitavy sa nachádza v hĺbke 2,0 – 3,0 m, je v priamej hydraulikej spojitosti s výškou hladiny v povrchovom toku.

Most v km 81,325 na R7 nad riekou Nitra a poľnou cestou. Objekt predpokladáme založiť v štrkovej vrstve na veľkopriemerových pilótach.

Most v km 83,418 na R7 nad riekou Chrenovka a most v km 84,582 na R7 nad riekou Žitava predpokladáme založiť hĺbkovo v štrkovej vrstve.

Úsek km 86,5 – 92,250 trasa prechádza morfológicky členitým územím Bešianskej pahorkatiny, je vedená v striedaní zárezov o hĺbke 2,0 – 9,0 m a násypov o výške 2,0 – 6,0 m. Zárezy budú hĺbené deluviálnych ílovitých hlinách a íloch, miestami v deluviálno- eolických sedimentoch, premiešaných sprašmi. Hrúbka týchto sedimentov je veľmi premenlivá a pohybuje sa od 2,0 do 4,0 m. V ich podloží sa vyskytujú neogénne sedimenty ílovitého vývoja - pestrofarebné piesčité íly, aleuritické íly, aleurity (prachovce) s vložkami pieskov. Zárezové svahy odporúčame voliť v sklone 1:2,5 – 1:3 u hlbších zárezov s lavičkami. Päť zárezových svahov v neogénnych íloch bude potrebné chrániť pred zvetrávaním ochranným prísypom prípadne nízkym zárubným múrom.

Na základe STN 72 1002 zatriedujeme svahové íly a premiešané spraše z hľadiska vhodnosti podložia do skupiny VII. - IX., neogénne íly a prachovce do skupiny VIII.-IX. Vyžaduje sa úprava pláne (výmena zemín v aktívnej zóne o hrúbke cca 0,30 - 0,40 m s použitím geotextílie). Zeminy sú nebezpečne až vysoko namázané, vodný režim pendulárny. Materiál zo zárezov je z hľadiska zatriedenia do násypov málo vhodný až nevhodný.

Bezprostredné podložie násypov tvoria svahové hliny a íly a premiešané spraše. Násypy predpokladáme budovať ako vrstevnatý násyp s použitím geotextílie príp. geomreže vzhľadom na nepriaznivé geotechnické vlastnosti zemín získaných z trasy. Násypové svahy voliť v sklone 1:2,5. Most v km 85,375 nad R7 na c. II/511 a most v km 86,584 nad R7 na preložke c. III/5802 – predpokladáme hĺbkové zakladanie.

Most v km 88,983 na R7 nad Lovčianskym potokom a most v km 89,408 na R7 nad poľnou cestou predpokladáme kombinované hĺbkové zakladanie v údolnej nive a plošné zakladanie na svahoch v preplavených sprašmi a deluviálnych hlinách tuhej až pevnej konzistencie.

Úsek km 92,250 – 99,100 trasa prechádza pahorkatinným reliéfom, kde sa úvalinové doliny striedajú s plochými chrbátmi miestami rozčlenenými eróznymi ryhami. Niveleta je vedená v striedaní násypov o výške 2,0 – 10,0 m a zárezov o hĺbke 2,0 – 22,0 m. Podložie násypov tvoria eolické sedimenty spraše, miestami eolicko-deluviálne sedimenty premiešané sprašmi, tuhej až pevnej konzistencie. Hrúbka týchto sedimentov sa pohybuje od 2,0 do 6,0 m. Predkvartérne podložie je budované neogénnymi sedimentmi volkovského súvrstvia zastúpenými ílmi, vápnitými ílmi, aleuritickými ílmi a aleuritmi s vložkami pieskov a štrkov. Násypové svahy predpokladáme v sklone 1:2,5.

Zárezy do hĺbky 4,0 – 6,0 m budú hĺbené v sprašmi a sprašových hlinách, tuhej až pevnej konzistencie. Hlbšie zárezy budú hĺbené v neogénnych sedimentoch volkovského súvrstvia prevažne ílovitého vývoja. Jedná sa o pestrofarebné piesčité íly premenlivo vápnité, aleuritické íly a aleurity s podradným množstvom piesčitých polôh. Piesky sú jemno a strednozrnné, prevažne vápnité. Zárezové svahy predpokladáme v sklone 1:2,5 – 1:3 u hlbších zárezov s vytvorením lavičky po 5,0 m. V spodnej časti zárezu na výšku cca 5,0 m vybudovať zárubný múr (pilótová stena).

Zeminy zo zárezu sú namázané až vysoko namázané, vodný režim posudzujeme ako pendulárny miestami difúzny. Podľa STN 72 1002 zatriedujeme zeminy z hľadiska vhodnosti pre podložie do skupiny VII. - IX., poskytujú málo vhodné až nevhodné podložie. Predpokladáme výmenu podložia v aktívnej zóne o hrúbke cca 30 - 40 cm, prípadne úpravu podložia s použitím geotextílie. Z hľadiska vhodnosti pre použitie do násypov posudzujeme vyťaženie zeminu ako málo vhodnú až nevhodnú.

Most v km 93,413 na R7 nad údolím a Branovským potokom, most v km 94,283 na R7 nad údolím a potokom Hastrgáň, most na poľnej ceste nad R7 v km 95,252, most v km 96,040 na R7 nad údolím Paríž, most v km 96,890 nad poľnou cestou predpokladáme zakladať hĺbkovo v sprašmi a neogénnych íloch.

Hladina podzemnej vody sa vyskytuje iba v údoliach povrchových tokov v hĺbke 2-3 m.

V trase variantu predpokladáme výmenu podložia násypu a pláne o hrúbke 0,50 m v týchto úsekoch: km 80,200 – 81,000; km 81,800 – 82,800; km 83,800 – 84,300; km 85,200 – 85,600.

V miestach vyšších násypov predpokladáme výmenu podložia násypu o hrúbke 1,0 – 2,0 m v týchto úsekoch: km 81,000 – 81,800 a km 84,400 – 84,800.

V zárezových úsekoch predpokladáme výmenu podložia pláne vozovky o hrúbke 0,30 – 0,40 m v úsekoch: km 86,400 – 88,500; km 90,000 – 91,700; km 92,250 – 92,800; km 93,750 – 93,900; km 94,750 – 95,800; km 96,350 – 96,600 a km 97,300 – 99,000.

Variant B1,C

Úsek km 84,147 – 95,000 trasa prechádza údolnou nivou rieky Nitry a Žitavy s veľmi mierne zvlneným reliéfom s vyvýšeninami tvorenými eolickými sedimentmi. Niveleta je vedená v násype o výške 2,0 – 10,0 m. Podlozie násypu tvoria náplavové nívne sedimenty zastúpené piesčitou hlinou, ílovitou hlinou, ílom nízko plastickým s nepravidelným striedaním hlinitého piesku a ílovitého piesku. Lokálne sa môžu vyskytovať polohy hnílokalových sedimentov – tmavé hlíny s obsahom organickej substancie. Hrúbka nívnych sedimentov je veľmi nepravidelná a kolíše v rozmedzí 2,0 – 4,0 m. Nívne sedimenty sú miestami prekryté mladšími eolickými sedimentmi, sprašami a eolickými pieskami, ktoré vytvárajú nepravidelné vyvýšeniny v závislosti od hrúbky eolických sedimentov. Najväčšie mocnosti predpokladáme v úseku km 89,000 – 91,000, kde hrúbka eolických sedimentov je 8,0 – 10,0 m. Pod eolickými sedimentmi a nívными sedimentmi sa nachádza vrstva fluvialnych štrkov a štrkopieskov s bázou približne v hĺbke 10,0 m. Ich podlozie je tvorené neogénnymi ílmi s vložkami pieskov a štrkov.

Hladina podzemnej vody v údolnej nive Nitry a Žitavy sa nachádza v hĺbke 1,0 – 2,0 m, v miestach prekrytých eolickými sedimentmi je v hĺbke 2,0 – 5,0 m.

Násypové svahy s odporúčame voliť v sklone 1:2,5. V miestach s výskytom málo únosných zemín je potrebné uvažovať s úpravou podložia (výmena zemín v podloží, prípadne použitie geodrérov a geotextílie).

Most v km 84,757 na R7 nad železnicou, most v km 85,760 na R7 nad riekou Žitava, most v km 86,574 na R7 nad Pribetským kanálom, most v km 87,896 nad R7 na c. II/511, most v km 90,894 na c. I/63 nad Pribetským kanálom, most v km 92,053 na R7 nad železničnou traťou – predpokladáme založiť hlbkovo v štrkovej vrstve prípadne v neogénnych íloch vzhľadom na výšku hladiny podzemnej vody a hrúbku náplavových nívnych hĺn, v miestach eolických sedimentov sa v ich podloží vyskytujú nívne povodňové hlíny a deluviálne íly.

Úsek km 95,000 – 102,000 trasa prechádza mierne zvlneným reliéfom, ktorý sa postupne dvíha z údolia Žitavy do Bešianskej pahorkatiny. Niveleta je vedená v striedaní násypov o výške 1,0 – 5,0 m a zárezov o hĺbke 2,0 – 4,0 m. Po odstránení humóznej hlíny o hrúbke cca 0,30 - 0,40 m podlozie násypu tvoria eolické sedimenty prevažne spraše a sprašové hlíny, lokálne deluviálne sedimenty zastúpené svahovým ílom nízko plastickým, tuhej až pevnej konzistencie. Hrúbka kvartérnych sedimentov kolíše od 2,0 do 8,0 m. Dná úzkych údolí sú vyplnené fluvialnymi sedimentmi. Pod nimi sa nachádzajú neogénne íly volkovského súvrstvia.

Násypové svahy predpokladáme voliť v sklone 1:2,5. Zárezy budú hĺbené v sprašiach v okolí km 95,000, kde neogénne íly vystupujú bližšie k povrchu, môže zárez zasiahnuť aj do neogénnych ílov. Zárezové svahy predpokladáme voliť v sklone 1:2,5 - 1:3. Zeminy sú nebezpečne až vysoko namrzavé. Vodný režim predpokladáme difúzny.

Podľa STN 72 1002 zatriedujeme zeminy z hľadiska vhodnosti podložia do skupiny VII. - VIII. - poskytujú málo vhodné podlozie. Predpokladáme úpravu podložia v aktívnej zóne - výmena zeminy o hrúbke cca 0,30 – 0,40 m s použitím geotextílie prípadne geomreže.

Úsek km 102,0 – 107,724 trasa prechádza Bešianskou pahorkatinou s pahorkatinným reliéfom s plochými chrbátmi rozčlenenými eróznymi ryhami a úvalinovými dolinami. Niveleta je vedená v striedaní násypov o výške 2,0 – 10,0 m a zárezov o hĺbke 2,0 – 22,0 m. Podlozie násypov tvoria eolické sedimenty spraše miestami eolicko-deluviálne sedimenty premiešané spraše, tuhej a pevnej konzistencie. Hrúbka sprašového pokryvu je premenlivá a kolíše od 4,0 do 8,0 m. V ich podloží sa nachádzajú neogénne íly s vložkami pieskov a štrkov.

Násypové svahy predpokladáme v sklone 1:2,5. Zárezy do hĺbky 4,0 – 10,0 m v závislosti od hrúbky eolických sedimentov budú hĺbené v sprašiach a sprašových hlinách. Hlbšie zárezy zasiahnu neogénne sedimenty zastúpené volkovským súvrstvom s ílovitým vývojom. Jedná sa o pestré piesčité íly premenlivo vápnité, aleuritické íly a aleurity (prachovce) s nepravidelnými vložkami a šošovkami pieskov jemno a strednozrných, prípadne šošovkami štrkov. Zárezové svahy predpokladáme v sklone 1:2,5 - 1:3, u hlbších zárezov s lavičkami po 5,0 m. V spodnej časti zárezu na výšku cca 5,0 m vybudovať zárubný múr (pilóťová stena).

Z hľadiska vhodnosti pre použitie do násypov posudzujeme vyťaženú zeminu ako málo vhodnú až nevhodnú. Do násypov sa môže používať iba v kombinácii s geotextíliami (vrstevnatý násyp).

Podľa STN 72 1002 zatriedujeme zeminy z hľadiska vhodnosti pre podložie do skupiny VII. - IX., poskytujú málo vhodné až nevhodné podložie. Zeminy sú namrzavé až vysoko namrzavé. Vodný režim posudzujeme ako difúzny. Predpokladáme výmenu podložia v aktívnej zóne o hrúbke cca 0,30 – 0,40 m, prípadne úpravu podložia s použitím geotextílie a geomreže.

Most v km 102,707 na R7 nad údolím, most v km 104,915 na R7 nad potokom Paríž a poľnými cestami, predpokladáme hĺbkové zakladanie v spraši a v neogénnych íloch.

V trase variantu predpokladáme výmenu podložia násypu a pláne o hrúbke 0,50 m v týchto úsekoch: km 87,400 – 89,200; km 90,500 – 91,600; km 92,600 – 93,600; km 94,200 – 94,700; km 95,300 – 95,700; km 97,100 – 98,000 a km 98,650 – 99,200.

V miestach vyšších násypov predpokladáme výmenu podložia násypu o hrúbke 1,0 – 2,0 m v týchto úsekoch: km 84,400 – 85,300; km 85,600 – 86,100; km 86,900 – 87,200 a km 91,800 – 92,400.

V zárezových úsekoch predpokladáme výmenu podložia pláne vozovky o hrúbke 0,30 – 0,40 m v úsekoch: km 99,100 – 99,700; km 101,200 – 101,800; km 102,250 – 102,400; km 103,000 – 103,850; km 104,250 – 104,700 a km 105,650 – 107,600.

Počas prevádzky

Počas normálnej prevádzky rýchlostnej cesty nie je predpoklad znečistenia horninového prostredia veľmi vysoký. Opakom môže byť situácia, pri ktorej by došlo pri havárii k jednorazovému úniku väčšieho množstva škodlivých látok, pohonných hmôt a iných škodlivých materiálov z cisterien alebo nákladných vozidiel. Pre takéto prípady musí byť vybavené SSÚR prostriedkami na likvidáciu škodlivých látok.

IV.6.2.2. Vplyvy na kvalitu ovzdušia, zmeny miestnej klímy

Podľa materiálu „Doprava a jej vplyv na životné prostredie v SR v roku 2005. Indikátorová sektorová správa“, ktorú vypracovala SAŽP (A. Fabricius, 2006) od začiatku deväťdesiatych rokov 20. storočia na Slovensku stúpa počet osobných motorových vozidiel vybavených katalyzátorom s vysokou energetickou účinnosťou a nízkou produkciou škodlivín vo výfukových plynách, zároveň sa znižuje počet osobných motorových vozidiel s dvojťaktným motorom, dramaticky sa zlepšuje technický stav vozidiel. Z týchto dôvodov nárast počtu motorových vozidiel sa v SR zatiaľ neprejavuje vo zvýšených emisiách znečisťujúcich látok z cestnej dopravy, nakoľko pribúdanie nových „environmentálne vhodnejších“ vozidiel je doposiaľ kompenzované vyradením generácie starších vozidiel z cestnej premávky. Pozitívne zmeny v tejto oblasti súviseli aj so zvýšenou kvalitou motorových palív.

Vplyvom automobilovej dopravy však dochádza k emisiám látok znečisťujúcich ovzdušie, čo má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Rýchlostná cesta bude v prostredí vytvárať líniový prvok znečistenia ovzdušia. Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO_2 , H_2O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhľovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhľovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa lokálne prejavujú počas výstavby aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na suchozemské biotopy. Po prekročení hraničného množstva pôsobia toxicky a môžu vyvolať patologické zmeny (malformácie, pokles vitality, reprodukčné poruchy).

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 v uvažovaných variantných riešeniach sa znečistenie ovzdušia z dopravy sústredí pozdĺž novovybudovanej cesty, na ktorej sa predpokladá vyššia intenzita dopravy ako na súčasných cestách, ktoré zabezpečujú spojenie. Táto zvýšená doprava bude produkovať emisie z výfukových plynov na trase v novej polohe a distribúcia emisií sa prerozdelení na novú rýchlostnú cestu R7 do širšieho územia. Podľa výsledkov emisnej štúdie však ani v jednom z variantov v časovom horizonte 20 rokov nedôjde k prekročeniu hygienických limitov stanovených platnou vyhláškou.

Ku zmenám miestnej klímy môže dôjsť pri stavbách väčšieho rozsahu, pokiaľ pri nich dôjde k výrubom veľkých plôch s vegetáciou, čo v prípade výstavby rýchlostnej cesty v úseku Nové Zámky – Čaka nehrozí.

IV.6.2.3. Vplyv na vodu

Povrchové a podzemné vody sú pre svoju dynamiku a význam pre krajinu a najmä človeka zvlášť citlivým krajinným prvkom. Stavebné práce môžu ovplyvniť jednak kvalitu povrchových a podzemných vôd, jednak ich režim.

Povrchová voda

Počas výstavby

Výstavba rýchlostnej cesty R7 vo všetkých variantných riešeniach môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu, aj režim povrchových vôd. Z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov. Okrem kvalitatívnych vplyvov existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do vodných tokov, čím sa zvýši zákal a môže dôjsť k nežiaducej zmene prietokov.

Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke, komunikácie do tokov a vodných plôch. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky malých prietokov a to najmä počas výstavby cestnej komunikácie.

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov ich úpravy a preložky. Jednotlivé varianty križujú nasledovné vodné toky:

Variant červený A,B – rieka Nitra, potok Chrenovka, Stará Žitava, Lovčiansky potok, Branovský potok a Dedinský potok.

Variant modrý B1,C – Stará Žitava, Pribetský kanál – 2x, Mikulášsky kanál, Dedinský potok.

V citlivých miestach, v úsekoch prechodu komunikácie cez PHO je potrebné vybudovať systém cestnej kanalizácie s odlučovačmi ropných látok, odkiaľ sa po prečistení odvedie odpadová voda do príslušného recipientu. Cestná kanalizácia umožní neškodné odvedenie dažďovej splachovej vody z povrchu komunikácie do recipienta. Odlučovače ropných látok by mali byť konštruované tak, aby zodpovedali požiadavkám STN a zákonom o ochrane vôd. Takéto miesto predstavuje úsek modrého variantu B1,C v dĺžke cca 2,5 km prechádzajúci po hranici PHO, v ktorom je zároveň navrhnuté obojstranné malé odpočívadlo Červený majer.

Počas prevádzky

Počas prevádzky rýchlostnej cesty môže v prípade vyššie spomínaných vodných tokov dôjsť v dôsledku nízkeho prietoku a následného nedostatočného riedenia vôd k ich čiastočne zvýšenej kontaminácii, najmä chloridmi z posypových solí. Kontaminácia chloridmi sa však prejavuje epizodicky v zimnom období. Kumulatívnejší charakter kontaminácie chloridmi sa môže prejaviť v pokryvných sedimentoch v tesnej blízkosti komunikácie, kde budú prenikať zrážkové vody z vozovky. Vážnejšie znečistenie, resp. zhoršenie kvality, povrchových vôd prichádza do úvahy len v havarijných prípadoch, najmä cisterien prepravujúcich látky škodlivé vodám, a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd, napr. vyliatie priamo do toku. Počas prevádzky komunikácie sa určitými opatreniami dá minimalizovať negatívny vplyv na povrchové, resp. nepriamo i podzemné, vody. Je to najmä odkanalizovanie cesty, obmedzenie posypu solí v kritických miestach, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov a pod.

Podzemná voda

Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, ako aj úrovne hladiny podzemnej vody. Zvýšená miera priepustnosti kolektora vytvára všeobecne vhodnejšie podmienky pre relatívne rýchlu migráciu kontaminantov prostredníctvom prúdenia podzemnej vody.

Ako bolo spomenuté už v predchádzajúcich kapitolách, územie, v ktorom sa má realizovať časť predkladaného zámeru, je súčasťou chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove. Hladina podzemnej vody sa v trase variantov nachádza v hĺbke len 2,0 – 4,0 m a priepustné, štrkovité podložie umožňuje rýchly prienik znečisťujúcich látok do väčších hĺbok a ohrozenie kvality podzemných vôd. Z tohto dôvodu sú teda podzemné vody v dotknutom území veľmi zraniteľné. Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami a havarijnými únikmi. Emisie produkované z motorových vozidiel majú čiastočne negatívny vplyv na pôdnu vrstvu, kde dochádza k ukladaniu hlavne SO₂, NO_x, kovov. Pôdna vrstva sa pri zrážkovej činnosti stáva zdrojom uvedených kontaminantov pre podzemné, prípadne povrchové vody. Ohrozenosť a zraniteľnosť podzemnej vody je obdobne ako u povrchových vôd viazaná prevažne na úseky

križovania, resp. priblíženia, komunikácie s povrchovým tokom. Potenciálne riziko tu dočasne predstavujú i stavebné dvory a zariadenia staveniska (možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do podzemnej vody).

IV.6.2.4. Vplyvy na pôdu

Počas výstavby

V priebehu výstavby cesty možno vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti stavanej komunikácie, na manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch:

Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby a stavebné mechanizmy a v stavebných dvoroch. Degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter, po ukončení výstavby je potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutých pozemkov.

Zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne, majúce nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim. V extrémnych prípadoch môže tento vplyv spôsobiť až sekundárne zamokrenie pôd povrchovou vodou a obmedzenie infiltrácie). Antropické zhutnenie pôdneho profilu má tiež vratný charakter, je možné ho odstrániť mechanickou rekultiváciou (hlbkovým kyprením).

Intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej komunikácie a v stavebných dvoroch. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja. Charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy. V prípade úniku ropných látok (palivá, motorové a hydraulické oleje) môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Táto zmena má tiež vratný charakter, jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia.

Narušenie reliéfu vytváraním svahov (násypových alebo výkopových) so sklonom nad 12° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracúvaní projektu a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou kríkov.

Počas prevádzky

Počas prevádzky komunikácie vznikajú rovnaké riziká ako boli popísané pri vplyvoch na poľnohospodárstvo.

IV.6.2.5. Vplyvy na biotu

Variantné riešenia rýchlostnej cesty v úseku Nové Zámky – Čaka sú navrhované v krajine, v ktorej sa nachádzajú lokality, chránené v niektorej z kategórií podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z o ochrane prírody a krajiny. V území sa nachádzajú aj lokality európskej siete chránených území NATURA 2000 a navrhované územia siete NATURA 2000.

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe rýchlostnej cesty v novom koridore vo voľnej krajine. Vo všeobecnosti sa nepriaznivé vplyvy na biotu prejavujú:

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcie biotopov (napr. úpravy vodných tokov),
- vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a pospových látok na biotopy v blízkosti komunikácie.

Z hľadiska vplyvu na živočíšstvo sledovaného územia má nepriaznivý vplyv tak etapa výstavby, ako aj etapa prevádzky novej rýchlostnej cesty.

Najzávažnejším priamym vplyvom je likvidácia biotopu alebo jeho časti, pri ktorom dochádza k likvidácii živých organizmov, ale súčasne aj k likvidácii podmienok nevyhnutných pre ich život. V tomto prípade sa jedná o nevratné zmeny a dané ekosystémy budú v danej lokalite navždy stratené. Sprievodným javom výstavby je hluk, vibrácie a zvýšené množstvo exhalátov v území, v ktorom sa tieto javy nevyskytovali (v prípade budovania komunikácie v novej trase). To má za následok stresovanie živočíchov, ktoré sa prejavuje v zmenách správania.

Významným vplyvom na ekosystémy je aj fragmentácia ekosystémov, ku ktorej často dochádza najmä pri líniových stavbách. Navrhovaná komunikácia často rozdeľuje súvislé systémy na dva a niekedy aj viac častí, medzi ktorými sa prejavuje bariérové pôsobenie stavby. Najvýznamnejšie sa negatívny efekt fragmentácie prejavuje pri ekosystémoch vodných tokov a pri ekotónových spoločenstvách na rozhraní dvoch rozdielnych

biotopov (napr. poľnohospodárska krajina – súvislý porast), nakoľko tieto obyčajne plnia v krajine funkciu biokoridorov a sú priestorom zvýšeného pohybu – migrácie organizmov. V prípade prerušenia takýchto biokoridorov cestnou komunikáciou, dochádza práve na týchto miestach k častým zrážkam so zverou. Živočíchy sú nútené prekonávať pri svojej migrácii neprirodzené prekážky, pritom často zahynú pri zrážkach s automobilmi, prípadne nie sú vôbec schopné migrovať.

Priamy vplyv na biotopy spočíva v ich priamej likvidácii. Negatívne vplyvy sa prejavujú a majú výrazné dopady už počas prípravných prác a v priebehu výstavby samotnej komunikácie. Jednotlivé variantné riešenia rýchlostnej cesty si vyžadujú likvidáciu biotopov v nasledovnom rozsahu:

Variant červený A,B,E

Trasa je vedená prevažne poľnohospodársky využívaným územím severne od Nových Zámkov. K najzávažnejším vplyvom patrí prechod cez chránené vtáčie územie SKCHVÚ 005 Dolné Považie na úseku cca 8 km a cez PP Potok Chrenovka pri obci Bánov. Trasa prechádza tiež v blízkosti SKÚEV 0084 Zátôň neďaleko obce Bánov a SKÚEV 0086 Krivé Hrabiny v blízkosti obce Čechy. Okrem týchto zásahov sú v trase variantu cestné stromoradia, brehové a sprievodné porasty Nitry, Chrenovky, Žitavy a ďalších vodných tokov a remízky v poľnohospodárskej krajine. Keďže spomínané vodné toky plnia v krajine funkciu biokoridorov a biocentier, bude výstavbou variantu čiastočne táto funkcia ovplyvnená.

Variant modrý B1,C

Variant prechádza južne od mesta Nové Zámky cez chránené vtáčie územie SKCHVÚ 005 Dolné Považie na úseku cca 6 km a medzi obcami Semerovo a Kolta sa približuje ku SKÚEV 0086 Krivé Hrabiny. Okrem týchto najzávažnejších zásahov si vyžiada likvidáciu drevín pri prechode cez remízky, sprievodné porasty vodných tokov a kanálov a poľných ciest i pri železničných tratiach.

Zásahy do chránených vtáčích území a do území európskeho významu si v zmysle zákona NR SR č.543/2002 o ochrane prírody a krajiny vyžadujú posúdenie, či nebudú mať negatívny vplyv na priaznivý stav týchto území z hľadiska predmetu ich ochrany.

Biotopy národného a európskeho významu neboli v etape zámeru identifikované, je predpoklad, že v trase navrhovaných variantov sa môžu vyskytovať. V ďalšom stupni posudzovania vplyvov je potrebné pre vybraný variant vykonať posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na priaznivý stav chránených vtáčích území a vykonať inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu v trase. V prípade výskytu biotopov národného a európskeho významu, ktoré by mohli byť výstavbou poškodené alebo zničené, je potrebné žiadať obvodný úrad životného prostredia o súhlas zasiahnuť do takéhoto biotopu.

IV.6.2.6. Vplyvy na krajinu a územný systém ekologickej stability

Realizácia navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R7 spôsobí v štruktúre krajiny isté zmeny. Oproti súčasnému stavu dôjde k zvýšeniu podielu dopravných plôch na úkor kvalitnej poľnohospodárskej pôdy a rozptýlenej krajinotvornej vegetácie. V krajine pribudne nový líniový prvok, ktorý rozdelí pôvodne súvislejšie plochy zelene na menšie časti a spôsobí ich izoláciu a zmenu v druhovom zložení na úkor pôvodných druhov.

Z hľadiska územného systému ekologickej stability sa v dotknutom území nachádzajú prvky ÚSES na rôznej hierarchickej úrovni. Navrhované variantné riešenia sa dostávajú s týmito prvkami do kolízie.

Variant červený A,B,E

Prechádza cez biokoridor nadregionálneho významu NRBk Rieka Nitra a biokoridory regionálneho významu RBk Žitava, RBk potok Chrenovka a RBk Lovčiansky potok. Jedná sa o hydrické biokoridory, ktoré budú prekonané mostnými objektmi, tak aby bola v rámci biokoridoru zabezpečená jeho funkcia. Prechodom cez lesné porasty na konci trasy dôjde k zásahu do biocentra regionálneho významu RBc Háj + Chrby.

Variant modrý B1,C

Prechádza cez biokoridory s regionálnym významom RBk Žitava a RBk Pribetský kanál a zároveň sa približuje k biocentru s regionálnym významom RBc Vlkánová. K zásahu do prvkov ÚSES dochádza ešte na konci trasy prechodom cez lesné porasty biocentra s regionálnym významom RBc Háj + Chrby.

Vzhľadom na polohu rýchlostnej cesty môžeme v miestach križovania s biokoridormi a biocentrami očakávať zvýšený pohyb zveri a tým zvýšenú možnosť stretu zveri s dopravnými prostriedkami. Z tohto dôvodu je potrebné miestach prirodzených priechodov zveri zvážiť výstavbu ekoduktov alebo budovanie priechodov popod komunikáciu. Pozdĺž rýchlostnej cesty sa v otvorenej krajine vybuduje oplotenie.

IV.7. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Vzhľadom na umiestnenie činnosti nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie zložiek životného prostredia presahujúce hranice našej krajiny.

IV.8. VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU SPÔSOBIŤ VPLYVY S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽP V DOTKNUTOM ÚZEMÍ.

Záujmové územie je činnosťou človeka výrazne zmenené. Spôsobila to premena lesných plôch na poľnohospodársku pôdu, zavlažovanie veľkých plôch kanálmi, zmena druhovej skladby lesných ekosystémov, vysoká urbanizácia. Stavba a prevádzka rýchlostnej cesty bude predstavovať ďalší negatívny prvok v krajine, ale zároveň môžeme konštatovať, že nebude predstavovať takú činnosť, ktorá by následne vyvolala stav zhoršovania životného prostredia, aj keď niektoré zásahy do prírodného prostredia, predovšetkým v etape výstavby predstavujú výrazne negatívny prvok.

Dotknuté územie, kde sa má činnosť realizovať, ako aj rozsah navrhovanej činnosti, nevykazujú predpoklady synergického negatívneho dopadu zámeru na životné prostredie v takom rozsahu, aby sa pri dodržaní navrhovaných opatrení, mimoriadne zhoršil stav životného prostredia.

IV.9. ĎALŠIE MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU ČINNOSTI

Iné riziká, než boli konštatované v časti o očakávaných vplyvoch stavby na životné prostredie, sa nepredpokladajú.

IV.10. OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V danej fáze projektovej prípravy stavby bude nutné rešpektovať počas prípravy, realizácie a prevádzky stavby nasledovné opatrenia:

IV.10.1. Územno – plánovacie opatrenia

Účelom územno – plánovacích opatrení je zosúladiť realizáciu posudzovaného zámeru s územným rozvojom dotknutých sídiel a so súčasnými a predpokladanými rozvojovými aktivitami. Na základe zhodnotenia technickej časti štúdie a posúdenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie sa najvhodnejšie riešenie použije ako podklad pre spracovanie alebo prehodnotenie územno – plánovacích dokumentácií jednotlivých sídiel.

IV.10.2. Organizačné a technické opatrenia

Organizačné opatrenia

Súčasťou organizácie výstavby zhotoviteľa stavby bude *havarijný plán* pre výstavbu, ktorý bude riešiť elimináciu negatívneho vplyvu stavby na životné prostredie (prašnosť, únik škodlivín, technický stav vozidiel stavby, odstavné plochy, komunikácie, sklady pohonných hmôt, dopravné trasy a iné). Náležitosti plánu budú vypracované v zmysle platnej legislatívy:

- *Nariadenie vlády SR č. 296/2005, ktorým sa ustanovujú požiadavky na kvalitu a kvalitatívne ciele povrchových vôd a limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových vôd a osobitných vôd*

- *Vyhláška MŽP SR č. 100/2005, ktorou sa ustanovujú podobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd)*

Havarijný plán počas výstavby komunikácie vypracuje zhotoviteľ stavby, pre prevádzku komunikácie vypracuje havarijný plán prevádzkovateľ v termíne ku kolaudácii stavby.

Počas výstavby bude potrebné na vyhradených komunikáciách v maximálnej miere vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.).

Bezpečnosť počas prác

Počas stavebných prác je vybraný dodávateľ, resp. zúčastnení dodávateľa povinní rešpektovať a dodržiavať normy, technické a technologické postupy a riadiť sa Vyhláškou č. 374/90 Zb., SÚBP a SBÚ o bezpečnosti práce a ostatnými súvisiacimi predpismi.

Počas stavebných prác je vybraný dodávateľ, resp. zúčastnení dodávateľa, povinní rešpektovať a dodržiavať i podmienky obsiahnuté v predpisoch o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Pre oblasť bezpečnosti práce bude musieť vybraný dodávateľ rešpektovať všetky právne nariadenia platné v SR.

Hospodárenie s odpadmi

Počas výstavby budú vznikať odpady. Realizátor stavby bude s odpadom, ktorý vznikne pri výstavbe nakladať v zmysle platnej legislatívy o odpadoch. V zmysle § 19 ods. 1, písm. d) zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch bude tento odpad zhodnocovať pri svojej činnosti, alebo odpad takto nevyužitý ponúkne na zhodnotenie inému záujemcovi.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov,
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov.

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

Materiálové zhodnotenie odpadov prichádza do úvahy pre prípad odpadového betónu, železobetónu a asfaltu z demolií objektov, spevnených plôch a ciest. Recyklácia týchto druhov odpadu je možná priamo na mieste (mobilné recyklačné jednotky), resp. na stavebnom dvore. Recyklované materiály budú prednostne využité priamo pri výstavbe jednotlivých objektov komunikácie. Zmesový komunálny odpad bude odvážať a zneškodňovať separovaním firma, ktorá sa zaoberá takouto činnosťou v rámci územia.

Energetické zhodnotenie odpadov je možné napr. pre odpadové oleje, ich množstvo však nebude významné. Environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác.

Technické opatrenia

Cieľom technických opatrení je čo najväčšie zmiernenie, prípadne eliminácia, negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, prostredníctvom dostupných a technicky realizovateľných postupov. Väčšina technických opatrení má charakter štandardných postupov, ktoré vyplývajú z potrieb zosúladenia danej činnosti s platnou legislatívou a zahŕňajú postupy:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na ochranu chránených území, objektov a ochranných pásiem,
- na zabezpečenie vegetačných úprav,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd pred znečistením.

Zabezpečenie ochrany obyvateľov počas výstavby v intraviláne bude predmetom programu organizácie výstavby. Z tohto programu už budú známe trasy prevozov materiálov a teda aj oblasti, ktoré budú najviac zasiahnuté týmito prevozmi. K základným opatreniam na zníženie nepriaznivého vplyvu týchto činností na obyvateľov bude dôsledné dodržiavanie Plánu bezpečnosti pri práci, v rámci neho napríklad aj vylúčenie prác v nočných hodinách a v čase pracovného pokoja, ktorým sa dá obmedziť pôsobenie hluku na znesiteľnú mieru tolerovanú počas obdobia výstavby diela, udržiavanie príjazdových komunikácií v čistom stave, t.j. kropením

počas sucha, aby sa zabránilo nadmernej prašnosti, prípadne naopak odstraňovaním nánosov blata počas vlhkých dní.

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia

Počas výstavby sa očakáva, najmä znečisťovanie ovzdušia vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. Vo vyššom stupni projektovej dokumentácie sa pre vybraný variant vypracuje postup a organizácia výstavby, ktorý bude obsahovať zásady starostlivosti o životné prostredie počas výstavby.

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

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

Zvýšené množstvo exhalátov zo staveniskovej dopravy počas výstavby sa nedá eliminovať. Vyššie spomenutými organizačnými opatreniami a istými obmedzeniami sa dá dosiahnuť stav, akceptovateľný obyvateľmi počas určitého časovo obmedzeného obdobia.

Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku

Počas etapy výstavby projektovanej činnosti nebude možné úplne ochrániť obyvateľstvo pred nepríjemným hlukom z dopravy stavebných mechanizmov, prípadne z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy najmä v bezprostrednom okolí trás prevozu materiálov.

Dobrou organizáciou práce na stavenisku, zabezpečením bezporuchového stavu strojov a mechanizmov, alebo vylúčením prác v nočných hodinách sa dá len obmedziť pôsobenie hluku na znesiteľnú mieru tolerovanú počas obdobia výstavby diela. Stavebník je povinný zabezpečiť meranie hluku, ktoré pri stavebnej činnosti vzniká a neprekračovať prípustné hodnoty. Sťažnosti obyvateľov rieši príslušný odbor životného prostredia, na jeho podnet sa robia merania hluku. V prípade, že sa obyvatelia budú sťažovať na nadmerný hluk, príslušný stavebný úrad v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva môže dať hlučnosť premerať.

V etape prevádzky na základe výsledkov hlukovej štúdie (nariadenia vlády č. 237/2009) môžeme konštatovať, že **nebude dochádzať k prekročovaniu prípustných hodnôt ani v jednom z riešených variantov**. Izofóna nočného hluku 50 dB bude od osi rýchlostnej cesty vzdialená do 80 m. Do tejto vzdialenosti sa v dotknutom území nenachádzajú žiadne chránené priestory.

Opatrenia na ochranu horninového prostredia

K základným opatreniam na ochranu horninového prostredia patrí maximálne využívanie materiálu vyťaženého pri zemných prácach súvisiacich s výstavbou zvoleného variantu a minimalizácia dovozu násypového materiálu zo zemníkov. V prípade nutnosti dovozu materiálu zo zemníkov je potrebné využívať už otvorené zemníky v okolí navrhovanej stavby.

Konkrétne technické opatrenia sú popísané v popise jednotlivých variantov v kapitole IV.6.2.1.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na povrchovú a podzemnú vodu počas realizácie navrhovanej činnosti je nutné sa sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám,
- zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu, alebo len v nevyhnutnom rozsahu, využiť obdobie nízkych vodných stavov,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- nezriaďovať stavebné dvory v územiach, kde priepustnejšie horninové prostredie vychádza priamo na povrch alebo je tesne pri povrchu,

- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorbčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku vodám nebezpečných látok do prostredia,
- vykonať hydrologický a hydrogeologický prieskum,
- pri výstavbe mostných objektov nad vodnými tokmi môže dochádzať k ich bezprostrednému kontaktu so stavebnými mechanizmami a z toho dôvodu je potreba zabezpečiť technicky vyhovujúce stavebné mechanizmy a hlavne disciplínu z hľadiska vstupu mechanizmov do vodných tokov,
- žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie znečisťujúca povrchovú a podzemnú vodu v danej lokalite nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy,
- v PHO II. stupňa je zakázané : vyvážať obsah žump a močovníkových nádrží, vykonávať prieskumné práce, meliorácie, ťažbu nerastov, zriaďovať cintoríny, skládky odpadov, kafilérie, bitúnky, stavať objekty na skladovanie a manipuláciu s ropnými látkami, výstavba akéhokoľvek druhu s výnimkou zariadení súvisiacich s odberom a čerpaním vody atď.
- pri výstavbe trasy **variantu B1,C**, ktorá prechádza ochranným pásmom II. stupňa vodného zdroja Dvory nad Žitavou je potrebný na realizáciu geologických a iných zemných prác súhlas príslušného vodohospodárskeho orgánu,
- v zimnom období je potrebné zabezpečiť údržbu komunikácie v blízkosti vodných tokov inertným materiálom.

Počas prevádzky rýchlostnej cesty zhoršenie kvality podzemných a povrchových vôd prichádza do úvahy v havarijných situáciách, najmä pri únikoch z cisterien prepravujúcich látky škodiace vodám a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd. Proti prípadnému negatívne vplyvu na podzemné a povrchové vody je potrebné sa sústrediť na elimináciu, alebo aspoň na zmiernenie negatívneho vplyvu prípadnej havárie. Aby bolo zamedzené prípadnej možnosti znečistenia vôd, navrhuje sa na novovybudovanej rýchlostnej ceste dažďová kanalizácia. Dažďové vody z rýchlostnej komunikácie R7, z križovatiek a z mostov budú odvádzané do odlučovačov ropných látok (ORL). Odlučovače ropných látok budú navrhnuté na potrebnú veľkosť dažďových vôd s výstupnou hodnotou 0,1 mg/l ropných látok. Vzhľadom na niveletu trasy cesty odvedenie vôd bude zabezpečené pomocou vsakovacích kanálov. Tieto budú realizované za odlučovačom ropných látok. Navrhujeme odlučovače ropných látok do Q=600 l/s. Vzhľadom na minimálny sklon kanalizácie navrhujeme potrubie PVC min. DN 500. Uvažujeme s intenzitou dažďa Q = 142,0 l/s.ha s periodicitou p = 0,5.

Variant A	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,668	500	900	300	do priesak. kanála
2	78,000	500	1500	400	do priesak. kanála
3	79,000	500	1000	400	do priesak. kanála
4	80,000	500	1000	400	do priesak. kanála
5	81,000	500	1000	400	do rieky Nitra
6	82,000	500	1000	400	do rieky Nitra
7	83,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
8	84,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
9	85,000	500	1000	400	do rieky Žitava
10	86,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
11	87,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
12	89,000	500	1300	400	do Lovčianskeho potoka
13	90,000	500	1000	400	do Lovčianskeho potoka
14	91,000	500	1000	400	do priesak. kanála
15	92,000	500	1000	400	do priesak. kanála
16	93,000	500	1000	400	do priesak. kanála
17	93,800	500	800	300	do priesak. kanála
18	94,300	500	500	300	do potoka Hastrgáň
19	96,600	500	1800	500	do kanála
20	98,000	500	1400	400	do kanála
21	99,000	500	1000	300	do kanála

Variant B	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,500	500	900	300	do priesak. kanála
2	78,000	500	1500	400	do priesak. kanála
3	79,000	500	1000	400	do priesak. kanála
4	80,000	500	1000	400	do priesak. kanála
5	81,000	500	1000	400	do rieky Nitra
6	82,000	500	1000	400	do rieky Nitra
7	83,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
8	84,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
9	85,000	500	1000	400	do rieky Žitava
10	86,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
11	87,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
12	89,000	500	1300	400	do Lovčianskeho potoka
13	90,000	500	1000	400	do Lovčianskeho potoka
14	91,000	500	1000	400	do priesak. kanála
15	92,000	500	1000	400	do priesak. kanála
16	93,000	500	1000	400	do priesak. kanála
17	93,800	500	800	300	do priesak. kanála
18	94,300	500	500	300	do potoka Hastrgáň
19	96,600	500	1800	500	do kanála
20	98,000	500	1400	400	do kanála
21	99,000	500	1000	300	do kanála

Variant B1	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,451	500	1350	500	do Martovského kanála
2	78,000	600	1600	500	do priesak. kanála
3	79,800	600	1800	500	do priesak. kanála
4	81,000	600	1400	500	do priesak. kanála
5	83,000	600	2000	600	do priesak. kanála
6	84,000	500	1000	400	do priesak. kanála
7	85,500	600	1500	500	do priesak. kanála
8	86,500	500	1000	400	do priesak. kanála
9	88,000	600	1500	600	do Príbetského kanála
10	89,400	500	1400	600	do Príbetského kanála
11	90,600	500	1200	500	do Príbetského kanála
12	91,600	500	1000	400	do priesak. kanála
13	92,600	500	1000	400	do priesak. kanála
14	94,600	600	2000	600	do priesak. kanála
15	96,000	500	1400	600	do priesak. kanála
16	97,000	500	1000	400	do priesak. kanála
17	99,000	600	2000	600	do priesak. kanála
18	100,000	500	1000	400	do priesak. kanála
19	101,000	500	1000	400	do priesak. kanála
20	103,000	600	2000	600	do priesak. kanála
21	105,000	600	2000	600	do priesak. kanála
22	107,000	600	2000	600	do priesak. kanála

Variant C	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,800	500	1200	400	do kanála
2	78,000	500	1200	400	do kanála
3	78,800	500	800	300	do kanála
4	79,800	500	1000	400	do kanála
5	81,000	600	1400	500	do priesak. kanála
6	83,000	600	2000	600	do priesak. kanála
7	84,000	500	1000	400	do priesak. kanála
8	85,500	600	1500	500	do priesak. kanála
9	86,500	500	1000	400	do priesak. kanála
10	88,000	600	1500	600	do Príbetského kanála
11	89,400	500	1400	600	do Príbetského kanála
12	90,600	500	1200	500	do Príbetského kanála
13	91,600	500	1000	400	do priesak. kanála
14	92,600	500	1000	400	do priesak. kanála
15	94,600	600	2000	600	do priesak. kanála
16	96,000	500	1400	600	do priesak. kanála
17	97,000	500	1000	400	do priesak. kanála
18	99,000	600	2000	600	do priesak. kanála
19	100,000	500	1000	400	do priesak. kanála
20	101,000	500	1000	400	do priesak. kanála
21	103,000	600	2000	600	do priesak. kanála
22	105,000	600	2000	600	do priesak. kanála
23	107,000	600	2000	600	do priesak. kanála

Variant E	Staničenie v km	DN kanalizácie	Dĺžka kanalizácie v m	ORL Q (l/s)	Poznámka
1	76,500	500	900	300	do priesak. kanála
2	78,000	500	1500	400	do priesak. kanála
3	79,000	500	1000	400	do priesak. kanála
4	80,000	500	1000	400	do priesak. kanála
5	81,000	500	1000	400	do rieky Nitra
6	82,000	500	1000	400	do rieky Nitra
7	83,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
8	84,000	500	1000	400	do rieky Chrenovka
9	85,000	500	1000	400	do rieky Žitava
10	86,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
11	87,000	500	1000	400	do priesak. Kanála
12	89,000	500	1300	400	do Lovčianskeho potoka
13	90,000	500	1000	400	do Lovčianskeho potoka
14	91,000	500	1000	400	do priesak. kanála
15	92,000	500	1000	400	do priesak. kanála
16	93,000	500	1000	400	do priesak. kanála
17	93,800	500	800	300	do priesak. kanála
18	94,300	500	500	300	do potoka Hastrgáň
19	96,600	500	1800	500	do kanála
20	98,000	500	1400	400	do kanála
21	99,000	500	1000	300	do kanála

Opatrenia na ochranu pôdy

Negatívny vplyv na pôdu je predovšetkým v nevyhnutnom trvalom zábere poľnohospodárskej pôdy, ktorý bol minimalizovaný v rámci technického riešenia stavby. Dočasný záber je navrhovaný v minimálnej výmere a nevyhnutnom množstve so zreteľom na PPF .

Podľa zákona o ochrane pôdy poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Pred samotnou výstavbou komunikácie je nevyhnutné vykonať odobratie ornice zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie v zmysle metodických pokynov Ministerstva pôdohospodárstva.

Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd (HHPP) v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie. Hospodárnym a účelným využitím skrývky HHPP z plôch trvalého odňatia poľnohospodárskej pôdy sa rozumie jej zhrnutie, odvoz a rozhrnutie na iné poľnohospodárske pozemky zodpovedajúcej kvality, zúrodnenie menej úrodných poľnohospodárskych pôd a jej použitie na výrobu kompostu alebo záhradnej pôdy, alebo na vylepšenie kvalitatívnych vlastností nepoľnohospodárskych pôd, ktoré neboli vyradené z biologického látkového kolobehu s rastlinstvom, ako je poľnohospodárska zeleň, ekologická zeleň a okrasná zeleň.

HH PP je vlastníctvom vlastníka poľnohospodárskej pôdy. Ak sú vlastníak a investor dve rozdielne osoby, investor môže nakladať so skrývkou len so súhlasom vlastníka. HH PP môže byť použitý na zúrodnenie vlastných poľnohospodárskych pozemkov, vlastníak ho môže predať alebo darovať s cieľom zúrodnenia iných poľnohospodárskych pozemkov, nesmie však dôjsť k znehodnoteniu kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskej pôdy, ani inej likvidácii HH PP.

Investor, ako žiadateľ o trvalé odňatie poľnohospodárskej pôdy pre nepoľnohospodársky účel, je povinný zabezpečiť spracovanie a vykonanie bilancie skrývky HH PP, pričom je treba vykonať skrývku z plôch trvalého odňatia a jej odvezenie a rozprestretie na iných pozemkoch, prípadne zúrodnenie menej úrodných pôd. Ak je skrývka HH PP na určitý čas uložená na depóniu (skládku) investor je povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následne rozprestretie na vopred určené pozemky podľa „bilancie skrývky HH PP“. Túto zákonom ustanovenú povinnosť ukladá orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy príslušný na rozhodnutie podľa § 17 zákona o ochrane prírody.

Skrývka HHPP z plôch dočasného odňatia poľnohospodárskej pôdy predstavuje jej vykonanie, uloženie na skládku, ošetrovanie skládky a následné vrátenie pôdy do pôvodného stavu spätnou rekultiváciou. Skrývka HHPP sa vykonáva oddelene podľa jednotlivých častí (ornica, podornica) so zreteľom na hĺbku biologicky aktívnej pôdy.

Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- zhutnenie pôdy pri výstavbe je vratný proces a je možné ho odstrániť použitím mechanickej rekultivácie v podobe hĺbkového kyprenia pôdy,
- počas stavby minimalizovať dĺžku otvorenia výkopových rigolov, aby nedochádzalo k vyplavovaniu a odnosu jemných častíc zrážkami resp. vetrom,
- v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu,
- v prípade degradácie pôdy je po ukončení stavby potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutého pôdneho fondu.

Ochranu PPF počas výstavby je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory, a dočasné depónie materiálov. Ochrana pred kontamináciou pôd ropnými látkami zo stavebných mechanizmov je možná len dôslednou údržbou stavebných strojov, aby sa zabránilo úkvapom do pôdy. Stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách.

Po skončení výstavby je nevyhnutné na plochách dočasných záberov vykonať dôslednú rekultiváciu pôd. Na svahoch novovybudovanej komunikácie vykonať výsadby kríkovej a stromovej zelene za účelom vytvorenia zelenej bariéry medzi komunikáciou a poľnohospodársky obrábanými pôdami. Tým sa zároveň zamedzí šíreniu znečistenej zrážkovej vody do pôdy v širšom okolí cesty.

Pri zahumusovaní svahov treba uvažovať aj s hodnotami dlhodobých priemerov zrážok. Pri vyšších hodnotách sa doporučuje prísyp krajnic vozovky o niečo prevýšiť, aby nedošlo ku koncentrácii dažďovej vody, ktorá by pri stekaní po svahu mohla vytvoriť erózne ryhy a spôsobiť odnos humóznej vrstvy.

Opatrenia na ochranu archeologických lokalít

Na sledovanom úseku sú z písomných prameňov známe mnohé stredoveké osady. Mnohé tieto dnes už zaniknuté dediny sú doložené aj na základe archeologického výskumu, nemožno však vylúčiť, že sa počas realizačných prác objavajú nové archeologické lokality mimo tých, ktoré boli identifikované v Archeologickom

prieskume a popísané v kapitole IV.6.1.4. Z tohto dôvodu je nevyhnutné vykonať archeologický výskum formou podrobného povrchového prieskumu spojeného s geofyzikálnym a leteckým prieskumom a sondážou vybraných úsekov. Sondáž spravidla nepresiahne plochu 200 m² na 100 m úseku plánovanej rýchlostnej cesty a bude vykonaná iba v priestore pre teleso stavby.

Opatrenia na ochranu bioty

V trase navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R7 sa nachádzajú územia chránené v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny. Tieto územia sú zároveň aj súčasťou európskej siete chránených území NATURA 2000 z dôvodu výskytu biotopov a druhov európskeho významu. Jedná sa najmä o chránené vtáčie územia SKCHVÚ005 Dolné Považie a PP Potok Chrenovka. Zásahy do chránených vtáčích území a do území európskeho významu si v zmysle zákona NR SR č.543/2002 o ochrane prírody a krajiny vyžadujú posúdenie, či nebudú mať negatívny vplyv na priaznivý stav týchto území z hľadiska predmetu ich ochrany. V prípade negatívneho posúdenia variantov, sa činnosť môže uskutočniť len vo verejnom záujme (§28 ods.3).

V ďalšom stupni posudzovania vplyvov je potrebné identifikovať biotopy národného a európskeho významu v trase variantov R7. V prípade výskytu biotopov národného a európskeho významu, ktoré by mohli byť výstavbou poškodené alebo zničené, je potrebné žiadať obvodný úrad životného prostredia o súhlas zasiahnuť do takéhoto biotopu. V miestach významných terestrických migračných trás, zachovať konektivitu krajiny vhodným situovaním ekoduktov.

Vo všeobecnosti je potrebné dodržať nasledovné základné podmienky:

- výrub porastov nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období a len v nevyhnutnom rozsahu,
- ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, napr. debnením,
- pri osadzovaní pilierov mostných objektov v maximálnej miere šetriť brehovú a sprievodnú porasty a vyhnúť sa zásahu do dna a brehov vodného toku,
- pri premostení PP Potok Chrenovka, navrhnuť mostný objekt tak, aby sa vylúčil zásah do prirodzených meandrov vodného toku
- pri nevyhnutnej úprave dna a brehov premostňovaných vodných tokov používať prírodné materiály – drevo, kameň,
- medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom,
- v miestach významných migračných koridorov zvážiť výstavbu ekoduktov alebo podchodov pre zver,
- zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku pri menších vodných tokoch – 2,60 m,
- stavebné dvory, parky techniky a iné sprievodné stavebné objekty umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou,
- pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie mimo cenné územia a minimalizovať ho v priestore biokoridorov,
- po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehovú porasty,
- v ďalšom stupni projektovej dokumentácie uskutočniť inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín, ktoré bude potrebné likvidovať a vo výške vyčíslenej spoločenskej hodnoty uskutočniť náhradnú výsadbu zelene na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody,
- v ďalšom stupni projektovej dokumentácie vykonať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie biotopov národného a európskeho významu,
- vegetačné úpravy svahov rýchlostnej cesty – zárezov a násypov, vnútrokrižovatkových priestorov sú súčasťou projektu samotnej rýchlostnej cesty. Potrebné je ale navrhnuť druhové zloženie drevín, v ktorom budú zastúpené najmä domáce druhy v nadväznosti na okolitú krajinu.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na svahoch rýchlostnej cesty. Zároveň tieto úpravy prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v poľnohospodárskej krajine. Výber druhovej skladby stromov a krov sa musí orientovať na pôvodné typické druhy sledovaného územia. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení samotnej cesty a križovatiek v krajine, je rekultivácia poškodeného územia, ktorou sa vytvoria vhodné

podmienky pre následnú revitalizáciu, t.j. obnovenie biotickej zložky krajiny a to tak po stránke fyzickej ako aj funkčnej.

IV.10.3. Kompenzačné opatrenia

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu. V prípade výstavby rýchlostnej cesty sú identifikované nasledujúce kompenzačné opatrenia:

- Náhrady za škody spôsobené na PPF,
- Náhrady za majetkovú ujmu (pôda – súkromní majitelia),
- Náhradná výsadba drevín za výrub nelesnej drevinovej vegetácie na PPF,
- Náhrady za poškodenie alebo likvidáciu biotopov európskeho a národného významu,
- Náhrady za škody spôsobené prejazdom stavebných mechanizmov cez dotknuté sídla,
- Náhrady za trvalý záber PPF,
- Náhrady za trvalý záber LPF,
- Náhrady za obmedzenie užívania pozemkov.

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z.z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín (resp. podľa vyhlášky MŽP SR č. 579/2008, ktorou sa mení Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z.). Vo výške spoločenskej hodnoty za likvidované dreviny je potrebné vykonať náhradnú výsadbu zelene. Rovnako v súlade so znením zákona NR SR č. 454/2007, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, v prípade, že sa terénnym prieskumom potvrdí výskyt biotopov európskeho a národného významu v trase navrhovaných variantov riešenia, bude potrebné uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia alebo uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutého biotopu.

Kompenzácie za majetkové ujmy sa budú riešiť v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých občanov a mestského zastupiteľstva.

IV.11. POSÚDENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ÚZEMIA, AK BY SA NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ NEREALIZOVALA

IV.11.1. Dopravná prognóza pre stav bez realizácie

Stav bez realizácie rýchlostnej cesty R7 znamená taký scenár vývoja dopravy v riešenom území, aký nastane, keď sa predpokladané intenzity dopravy budú realizovať na existujúcej cestnej sieti. V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené predpokladané intenzity dopravy na dotknutej cestnej sieti.

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2015 na dotknutej cestnej sieti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2015
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
I/75	Nové Zámky – kr. s cestou III. triedy	83946	13430	2176	15606
I/75	kr. s cestou III. triedy – Dvory nad Žitavou	82280	7868	1296	9164
I/75	Dvory nad Žitavou - intravilán	82282	4219	1241	5460
I/75	Dvory nad Žitavou – Kolta- Čaka	348	3994	959	4953

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2015
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
II/511	Dolný Ohaj – križ. Bešeňov	1324	645	1969	1324
II/511	križ. Bešeňov – Dvory nad Žitavou	1511	1071	2582	1511
II/511	Dvory nad Žitavou – kr. s I/64	2633	787	3420	2633
II/509	Hurbanovo – II/589	4147	684	4831	4147
II/589	I/64 – Sv. Peter	1125	297	1422	1125
II/589	Sv. Peter – II/509	1419	669	2088	1419

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2025 na dotknutej cestnej sieti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2025
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
I/75	Nové Zámky – kr. s cestou III. triedy	83946	14653	2087	16740
I/75	kr. s cestou III. triedy – Dvory nad Žitavou	82280	8584	1243	9827
I/75	Dvory nad Žitavou – intravilán	82282	4603	1191	5794
I/75	Dvory nad Žitavou – Kolta- Čaka	348	4358	920	5278

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2025
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
II/511	Dolný Ohaj – križ. Bešeňov	83167	1613	742	2355
II/511	križ. Bešeňov – Dvory nad Žitavou	83167	1841	1232	3073
II/511	Dvory nad Žitavou – kr. s I/64	83150	3207	906	4113
II/509	Hurbanovo – II/589	81400	5052	787	5839
II/589	I/64 – sv. Peter	83060	1371	342	1713
II/589	Sv. Peter – II/509	83066	1729	770	2499

Výhľadové intenzity dopravy pre rok 2035 na dotknutej cestnej sieti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2035
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
I/75	Nové Zámky – kr. s cestou III. triedy	83946	16002	2190	18192
I/75	kr. s cestou III. triedy – Dvory nad Žitavou	82280	9374	1304	10678
I/75	Dvory nad Žitavou – intravilán	82282	5027	1250	6277
I/75	Dvory nad Žitavou – Kolta- Čaka	348	4759	966	5725

Výhľadová intenzita dopravy – stav bez vybudovania R7 (skut.voz./24)					rok 2035
Číslo cesty	Úsek	Číslo sčítacieho úseku	Osobné vozidlá	Ostatné vozidlá	Všetky vozidlá spolu
II/511	Dolný Ohaj – križ. Bešeňov	83167	1920	835	2755
II/511	križ. Bešeňov – Dvory nad Žitavou	83167	2191	1386	3577
II/511	Dvory nad Žitavou – kr. s I/64	83150	3817	1020	4837
II/509	Hurbanovo – II/589	81400	6012	886	6898
II/589	I/64 – sv. Peter	83060	1632	385	2017
II/589	Sv. Peter – II/509	83066	2058	867	2925

V úseku Nové Zámky – Čaka by v prípade nevybudovania rýchlostnej cesty R7 bola doprava realizovaná po ceste I/75. Vypočítané hodnoty prípustných intenzít pre jednotlivé úseky sú dokumentované v nasledujúcej tabuľke:

Úsek	rok	osobné	ostatné	spolu	posudzovaný smer	pož.	% NA	kategória	prípustná	Rezerva
		voz/24h/profil			voz/h	rýchľ			intenzita	
I/75	2015	7868	1296	9164	550	50	12,6	C9,5/70		
Nové Zámky	2025	8584	1243	9827	590		11,3	stupeň		
Dvory nad Žitavou	2035	9374	1846	11220	674		14,7	stúpania 1	729	55
I/75	2015	3994	959	4953	298	50	17,3	C7,5/70		
Dvory nad Žitavou	2025	4358	920	5278	317		15,6	stupeň		
Kolta	2035	4759	966	5725	344		15,1	stúpania 2	398	54

IV.11.2. Hluk

Prevažne využívaná tranzitná trasa južnou časťou Slovenska v tomto úseku je tvorená predovšetkým cestami I/75, II/511, II/509 a II/589, pričom je vedená cez množstvo obcí a miest. Trend nárastu dopravy v posledných 15 rokoch má za následok kontinuálne zhoršovanie hlukových pomerov v ich okolí so stúpajúcim trendom. V minulosti bola majoritná časť hluku spôsobovaná predovšetkým hospodárskymi vozidlami a autobusovou dopravou. To malo vplyv aj na intenzity dopravy v dennej a nočnej dobe. Odbúvanie nákladnej železničnej dopravy má za následok transport komodít po cestnej sieti, ktorý je rozložený na obdobie celého dňa, čo má negatívny vplyv na okolitú zástavbu.

V prípade nevybudovania cesty R7 by bolo potrebné minimalizovať vplyv hluku v okolí existujúcich komunikácií. Bolo by to možné fasádovými úpravami príľahlých fasád rodinných domov (výmena okien a zabudovanie zariadenia na nútené vetranie), kde na základe meraní bude preukázaná vyššia hladina hluku, ako je prípustná (stavebno-technické opatrenie).

Kedže pri stavbe starších rodinných domov (väčšina dotknutej zástavby) sa neuvažovalo s núteným prevetrávaním vnútorných priestorov je možné predpokladať prekračovanie hluku v príľahlých vnútorných priestoroch zástavby. Jedná sa predovšetkým o zástavbu v prvom rade budov v bezprostrednej blízkosti prietahu ciest.

Realizácia protihlukových clôn je priestorovo výrazne obmedzená. Možnosti sú zväčša na pozemkoch súkromných vlastníkov budov v miestach ich oplotenia. Účinnosť protihlukových clôn a vhodnosť ich umiestnenia je podmienená ich vzdialenosťou od osi komunikácie a rozľadovými pomermi v priestore komunikácie.

Ďalším opatrením je zníženie maximálnej povolenej rýchlosti v intraviláne obce (dopravno-organizačné opatrenie). V prípade odstránenia bodovej závary, ktorú tvorí obec pre tranzitnú dopravu vybudovaním obchvatu, je možné presmerovaním tranzitnej dopravy znížiť hladiny hluku v okolí cestnej komunikácie v intraviláne obce (urbanisticko-dopravné opatrenie).

IV.11.3. Emisie z dopravy

V prípade nulového variantu bude na ceste I/75 zvýšená intenzita automobilovej dopravy, ktorá bude produkovať škodlivé látky. Výpočet množstva škodlivín NO_x a PM vyprodukovaných počas kalendárneho roka je uvedený v nasledujúcej tabuľke :

Emisie na ceste I/75 od aut. dopravy - nulový stav

Obdobie	Emisie [kg]			
	2015			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	135,94	247,23	17,36	9,36
1 rok	49618	90239	6336	3416

	2025			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	100,62	233,75	18,94	7,51
1 rok	36726	85319	6913	2741
	2035			
	NO _x		PM	
	OA	NA	OA	NA
24 hod.	109,88	245,34	20,69	7,87
1 rok	40106	89549	7552	2873

Z pohľadu produkcie množstva škodlivých látok počas roka vykazuje nulový variant nárast koncentrácií NO_x oproti navrhovaným variantom rýchlostnej cesty. V lokalite sú dobré podmienky pre rozptyl, preto sa nepredpokladá prekročenie limitných hodnôt.

IV.12. POSÚDENIE SÚLADU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNO-PLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠIMI RELEVANTNÝMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTMI

Podľa materiálu „Konceptia rýchlostných ciest a jej naviazanie na koncepciu diaľnic“ (NDS, a.s.2008) - nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest schválený vládou SR uznesením č. 162 z 21.2.2001 definoval a potvrdil sieť diaľnic v dĺžke 659 km a plánovanú dĺžku rýchlostných ciest v dĺžke 874 km. Na rozdiel od diaľnice záväzne definoval ťahmi R1 až R6 však len (i keď rozhodujúcu) časť plánovaných rýchlostných ciest. Táto sieť bola v roku 2003 uznesením vlády č. 523 doplnená o ťah R7 v dĺžke 234 km. Najnovšie Uznesenie vlády č. 882/2008 z 3.12.2008 upravuje diaľničný ťah D4, upravuje rýchlostný ťah R1, spresňuje a dopĺňa sieť rýchlostných ciest o ďalší rýchlostný ťah R8. Z pohľadu dlhodobého plánovania je však potrebné celý plánovaný rozsah siete rýchlostných ciest, čo najreálnejšie zapracovať do územných plánov, ktoré sa v súčasnej dobe vypracovávajú, resp. pravidelne revidujú na výhľadové obdobie niekoľkých rokov (napr. Konceptia územného rozvoja Slovenska, ÚP VÚC, atď.). Tam musí byť koncepcia cestnej siete najmä diaľnic a rýchlostných ciest plánovaná v predstihu a jednoznačne, najmä z dôvodov potrebnej územnej rezervy a vyhodnotenia dopadov na životné prostredie, čo vyžaduje časovo náročnú predprojektovú prípravu pre jednoznačnú stabilizáciu trasy v území a stavebnú uzáveru.

Obdobne je potrebné koncepciu poznať jednoznačne i pre dnes, resp. v najbližšej dobe realizované najmä väčšie stavby v koridoroch rýchlostných ciest, aby ich technické riešenie a parametre, preložky ciest, mostné objekty, preložky inž. sietí atď. boli reálne využiteľné na dobudovanie rýchlostnej cesty v konečnej podobe i po dlhšom časovom odstupe. V neposlednom rade dopravné plánovanie rýchlostných ciest má priamy vplyv aj na dopravné plánovanie ciest I. triedy najmä tých, ktoré sú trasované v súbehu.

Potrebu schválenej komplexnej a jednotnej koncepcie rozvoja cestnej siete treba zdôrazniť tiež preto, lebo ak porovnáme napr. územné plány Veľkých územných celkov (VÚC), schválenú Konceptiu územného rozvoja Slovenska 2001 a vládou aktualizovaný a schválený projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z roku 2009 a ďalšie rozvojové dokumenty, vrátane v súčasnej dobe aktualizovaných územných plánov Veľkých územných celkov a územné plány miest a obcí zistíme, že sú v nich ešte stále mnohé nepresnosti a nejasnosti a nie je zabezpečená jednotná koncepcia plánovaného rozvoja cestnej siete, čo môže viesť k nesprávnym riešeniam a tým i k neefektívnemu vynakladaniu investičných prostriedkov.

Dôsledkom týchto problémov je, že sa zdržuje legalizácia prípravy stavieb a rozhodnutia o začatí ich realizácie. Pre dotknuté územie uvažovanej stavby bola v minulosti vypracovaná územno-plánovacia dokumentácia rôznych stupňov.

ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja (AUREX, s.r.o., 1998) – už v územnoplánovacej dokumentácii z roku 1998 sa uvažuje s vedením trasy v tzv. Južnom cestnom ťahu v kategórii cesty R 22,5/100. V južnej časti okresu Nové Zámky je navrhovaná trasa Južného cestného ťahu s napojením od mimoúrovňovej križovatky na navrhovanú trasu I/64 na hranici okresu s Komáromom. Návrh uvažuje s kategóriou S11,5/100 (resp. R11,5/120 s obmedzeným prístupom a možnosťou výhľadového dobudovania na štvorpruh, t.j. v kategórii S22,5/80 alebo v R22,5/80(100)). Dĺžka úseku na území okresu je orientačne 23 km. Ďalej trasa pokračuje v strednej časti okresu

Levice, kde sa uvažuje s kategóriou S22,5/100 (resp. R11,5/120 s obmedzeným prístupom a možnosťou výhľadového dobudovania na štvorpruh).

Od roku 1998 boli pre VÚC Nitriansky kraj vypracované Zmeny a doplnky v roku 2004 (AUREX, s.r.o. 2003) a Zmeny a doplnky č.2 v roku 2007 (AUREX, s.r.o.). Zmeny a doplnky z roku 2007 menia znenie z roku 2003 nasledovne: Rýchlostná cesta R7 (predtým názov Južný cestný ťah) v koncepcii rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest podľa MDPaT SR je v kategórii 4-pruhovej cesty. Rýchlostná cesta R7 je umiestnená v novej polohe voči jestvujúcej ceste I/75, ktorá v tomto území bude naďalej plniť funkciu cesty s neobmedzeným prístupom. Rýchlostná cesta R7 je v súčasnosti rezortom dopravy uvažovaná v dvoch alternatívnych trasách :

- severná – vedená od hranice kraja severne nad Vlčanmi, Palárikovom, Novými Zámkami, Koltou v pokračovaní južne pod Tekovské Lužany, odkiaľ ide v súbehu s cestou I/75 a
- južná – vedená od hranice kraja južne pod Kolárovo, Novými Zámkami, Dvorní nad Žitavou, Semerovom, s napojením sa na severnú alternatívu pri Kolte.

ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja č. 1 na základe Zastupiteľstvom Nitrianskeho samosprávneho kraja schválených zmien a doplnkov z roku 2004 navrhuje vedenie R7 v trase : od hranice kraja s Trnavským krajom pri obci Trstice vedený v trase medzi obcami Neded a Zemné, Andovce a južne pod mestom Nové Zámky, Dvorní nad Žitavou, Semerovom, s napojením sa na severnú alternatívu pri Kolte.

Stav územno-plánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí:

Nové Zámky – Platným územno-plánovacím dokumentom mesta je Územný plán sídelného útvaru (obce) Nové Zámky v znení Zmien a doplnkov 1/2006. Zmeny a doplnky 1/2006 boli schválené uznesením Mestského zastupiteľstva v Nových Zámkoch č. 19/270207 zo dňa 27.2.2007. Závazná časť dokumentácie bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením mesta č. 1/2007, schváleným uznesením mestského zastupiteľstva č. 20/270207 zo dňa 27.2.2007. Spracovateľom Zmien a doplnkov ÚPN SÚ č. 1/2007 je spoločnosť AUREX spol. s r.o. Bratislava (hlavný riešiteľ Ing.arch. Vojtech Hrdina, PhD.)

Bajč – Územný plán sídelného útvaru Bajč, Stavoprojekt Nitra, 10/1987, v roku 2004 bol vypracovaný Územný plán obce Bajč - Zmeny a doplnky (Kočajda – Ateliér architektúry, Nitra), v ÚPD sa neuvažuje s trasou rýchlostnej cesty R7.

Dedinka – Územný plán obce Dedinka, schválený 08/2002 (spracovateľ: Prof. Ing. arch. Michal Šarafín, CSc)

Čaka – obec má vypracovaný Územný plán (A3UM Ing. arch. Peter Vaškovič, Ing. arch. Ladislav Jurík, Ing. arch. Henrich Korec, v 11/2007)

Pribeta – má vypracovaný Územný plán obce Pribeta, Zmeny a doplnky č.1/2008, spracovateľom je Ing. arch. Michal Borgula PhD. (11/2008).

Semerovo – obec má vypracovaný Územný plán obce Semerovo (Ing. arch Michal Borgula, PhD), schválený bol 29.5.2003. S trasou rýchlostnej cesty R7 vo variante A,B je uvažované len v textovej časti (nedotýka sa katastra), v grafickej časti je zakreslená trasa v polohe variantu B1,C ako rozšírenie pôvodnej cesty .

Kolta – Územný plán obce Kolta, vypracoval Ing. arch Michal Borgula, PhD, schválený bol 10.2.2005. S trasou rýchlostnej cesty R7 je uvažované v oboch študovaných variantoch .

Čechy – obec Čechy zatiaľ nemá vypracovanú územno-plánovaciu dokumentáciu.

Bánov – obec Bánov má spracovanú ÚPD, zhotoviteľ Ing. arch. Anton Supuka, LANDURBIA B: Bystrica v r. 2005. Rýchlostná cesta je spomenutá a jej trasa vedie južnou časťou k.ú.ďaleko od obytných častí obce.

Bešeňov – obec má vypracovaný Spoločný územný plán obcí Bešeňov, Branovo, Dubník, Gbelce, Jasová, Nová Vieska, Rúbaň, Strekov, Svätý Peter, Svodín, Šarkan (vypracoval Aurex, spol s.r.o. Bratislava, 2006)

Veľké Lovce – obec má vypracovanú a odsúhlasenú územno-plánovaciu dokumentáciu Územný plán obce Veľké Lovce (Stavoprojekt Nitra, 2006). Podľa informácií starostu obce v ÚPN sa nepočíta s trasovaním rýchlostnej cesty v katastri obce.

Dvory nad Žitavou – majú vypracovaný územný plán z roku 2004, ku ktorému boli dopracované Zmeny a doplnky č.1/2007 a aktuálne Zmeny a doplnky č.2 /2009 (spracovateľ MB AUA - ATELIER URBANIZMU A ARCHITEKTÚRY, NITRA, Ing. arch Michal Borgula, PhD). Tento územný plán neobsahuje trasovanie rýchlostnej cesty cez katastrálne územie obce.

Trasa R7 v navrhovaných variantoch riešenia je v súlade s aktuálnou ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja.

Obec	Súlاد s ÚPN	Obec	Súlاد s ÚPN
Nové Zámky	Súlاد v text. časti – C,B1	Kolča	Súlاد s ÚPN
Bajč	Neuvažuje s R7	Dedinka	Neuvažuje s R7
Bánov	Súlاد s ÚPN	Čaka	Súlاد s ÚPN
Bešeňov	Súlاد s ÚPN	Pribeta	Súlاد podľa ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja
Veľké Lovce	Neuvažuje s R7	Semerovo	Súlاد ÚPN
Čechy	Nemá ÚPD	Dvory nad Žitavou	Neuvažuje s R7

IV.13. ĎALŠÍ POSTUP HODNOTENIA VPLYVOV S UVEDENÍM NAJZÁVAŽNEJŠÍCH OKRUHOV PROBLÉMOV

Predmetný elaborát prináša v primeranej podrobnosti opis a charakteristiku dotknutého územia, ako aj jej významných zložiek životného prostredia a popis vplyvov navrhovanej stavby na tieto zložky. Z výsledkov čiastkových štúdií však vyplynuli niektoré skutočnosti, ktoré majú vplyv na ďalší postup hodnotenia. Jedná sa najmä o výsledky technicko – ekonomického vyhodnotenia, z ktorého vyplýva :

- z ekonomického posúdenia vyplynulo, že úsek rýchlostnej cesty R7 Nové Zámky – Čaka nie je možné budovať ako samostatný úsek, len v náväznosti na predchádzajúce úseky. Pre vybraný variant celého ťahu je potrebné vypracovať nové ekonomické vyhodnotenie s reálnym rozložením financovania a spracovaným harmonogramom dokončenia jednotlivých častí stavby. Je preto nevyhnutné, aby v ďalšom stupni posudzovania boli úseky R7 upravené tak, aby porovnávané varianty mali začiatok v spoločnom bode a koniec tiež v spoločnom bode, v našom prípade napr. úsek R7 Holice – Čaka. Len takýmto spôsobom je možné vzájomné porovnávanie variantov a v konečnom dôsledku aj vzájomná kombinácia vhodných úsekov jednotlivých variantov.

Okrem uvedených problémov bude potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie – dokumentácie pre územné rozhodnutie zamerať sa na vykonanie podrobnejších prieskumov:

- aktualizovať dopravno – inžinierske podklady a prieskumy,
- aktualizovať hlukovú a exhaláciu štúdiu,
- aktualizovať technicko – ekonomické posúdenie variantov,
- vyhodnotiť vplyv rýchlostnej cesty na chránené vtáčie územia Dolné Považie s ohľadom a predmet ochrany,
- vykonať Inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu,
- vykonať orientačnú inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les,
- vykonať podrobný inžiniersko - geologický prieskum a hydrogeologický prieskum
- vykonať archeologický prieskum.

V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU

V.1. TVORBA SÚBORU KRITÉRIÍ A URČENIE ICH DÔLEŽITOSTI NA VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Pri riešení rôzne orientovaných environmentálnych problémov sa rozhodnutia vykonávajú na základe požadovaných cieľov riešenia. Z praxe vyplýva, že tieto ciele príp. zábery sú navzájom nesúmeriteľné a často konfliktné. Je zrejmé, že je potrebné definovať stupnice hodnôt na realizáciu týchto cieľov. Stupnice treba navrhovať so zreteľom na požadované ciele riešenia a dodržanie limitujúcich kritérií. Ako limitujúce kritériá môžeme zadať:

Technicko - ekonomické a dopravné aspekty - ocenenie nákladov a prínosov, kvalita technického diela

Environmentálne aspekty – vplyvy na obyvateľstvo a prírodné prostredie

Cieľom hodnotenia variantných riešení je výber najvhodnejšieho variantu, ktorý sa bude realizovať. V prípade navrhovaných variantných riešení bol použitý proces multikritériálneho rozhodovania ako výsledok viac objektového multikritériálneho rozhodovania.

Na základe poznania v súčasnej etape prípravy riešiteľský kolektív definoval kritériá pre rozhodnutia o výbere variantu riešenia :

Technicko-ekonomické a dopravné kritériá

- 1 - investičné náklady
- 2 - efektívnosť investície
- 3 - prevádzkové náklady na opravu a údržbu komunikácie
- 4 - náklady užívateľov a ekonomia času
- 5 - bezpečnosť prevádzky na R7 a bezpečnosť obyvateľstva (chodci, cyklisti)
- 6 - dopravná využiteľnosť variantných riešení

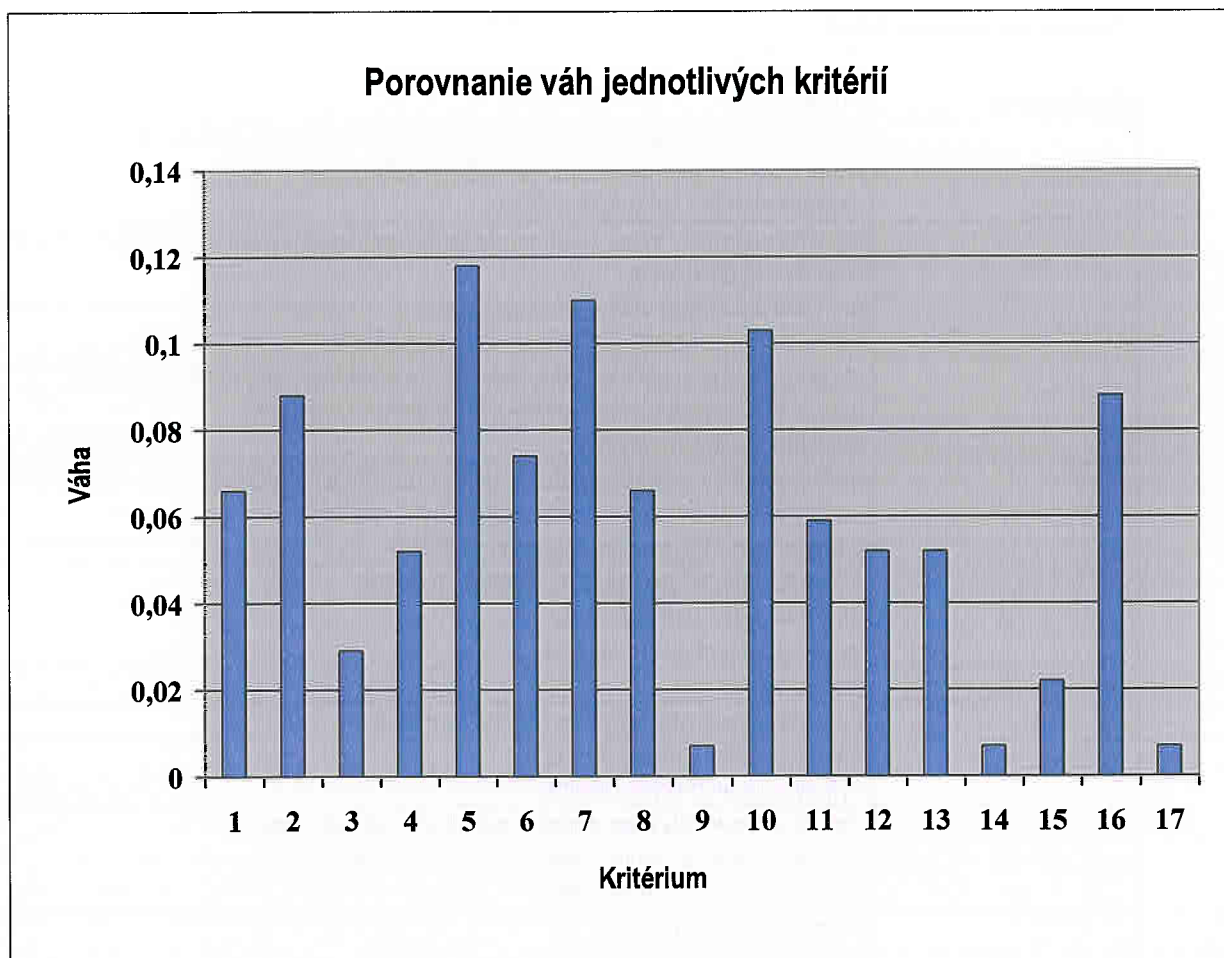
Environmentálne kritériá

- 7 - vplyv hluku na bývajúcce obyvateľstvo
- 8 - vplyv imisií na bývajúcce obyvateľstvo
- 9 - vplyvy na horninové prostredie
- 10 - vplyv na povrchové a podzemné vody
- 11 - vplyv na biotu a prvky ÚSES
- 12 - záber pôdy (PPF) vplyv na poľnohospodárstvo
- 13 – záber LPF a vplyv na poľovníctvo
- 14 - potreba surovínových zdrojov (+bilancia zemín)
- 15 - vplyv na rekreačné využitie územia
- 16 – vplyv na rozvoj územia
- 17 - vplyvy na krajinu - scenéria, harmónia trasy a krajiny

Z porovnania variantov a stanovenia ich váh je zrejmé, že najdôležitejšími kritériami na výber optimálneho variantu je bezpečnosť prevádzky a pravdepodobnosť vplyvov na obyvateľstvo. Pre stanovenie váh jednotlivých kritérií bola použitá porovnávacia metóda pri ktorej jednotliví experti určili priority kritérií. Váhy jednotlivých kritérií boli vypočítané podľa vzorca:

$$w^j = \frac{\overline{Ph}^j}{\sum Ph^j}$$

Kde \overline{Ph}^j je priemerný počet priradených priorít od všetkých hodnotiteľov
 $\sum Ph^j$ je maximálny celkový počet priorít, ktorý môže hodnotiteľ priradiť
 w^j je normovaná váha j-tého kritéria



V.2. VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU ALEBO STANOVENIE PORADIA VHODNOSTI PRE POSUDZOVANÉ VARIANTY

Rozhodnutie o výbere variantu bolo vykonané metódou viackritériálneho hodnotenia. Riešenie bolo uskutočnené podľa tejto postupnosti krokov :

- stanovenie cieľov
- výber variantov, ktoré budú predmetom hodnotenia
- vytvorenie súboru kritérií na hodnotenie jednotlivých variantov
- definovanie váh (priorít) pre jednotlivé kritériá
- vlastné hodnotenie variantov
- hierarchické usporiadanie hodnotených variantov

Hodnotenú boli tieto varianty riešenia:

- variant A
- variant B
- variant B1
- variant C
- variant E
- nulový variant (ak by sa činnosť nerealizovala)

Stupnica ohodnotenia kritérií

Ohodnotenie	Popis vplyvu
-5	veľmi výrazný negatívny až katastrofálny vplyv na životné prostredie ekonomická strata, neakceptovateľné náklady nerealizovateľné technické riešenia
-4	výrazný negatívny vplyv, činnosť sa môže realizovať za veľmi vysokých technických a ekonomických vkladov ekonomická strata, veľmi vysoké náklady neprijateľné technické riešenie
-3	akceptovateľný vplyv s prijatím opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov ekonomická strata s akceptovateľnými vysokými nákladmi obťažné technické riešenie
-2	malý negatívny vplyv bez potreby prijatia osobitných opatrení malá ekonomická strata s akceptovateľnými nákladmi podmienečne vyhovujúce technické riešenie
-1	minimálny negatívny vplyv na životné prostredie minimálna ekonomická strata vyhovujúce technické riešenie
0	žiadne vplyvy
+1	minimálny pozitívny vplyv na životné prostredie minimálny ekonomický prínos vyhovujúce technické riešenie
+2	malý pozitívny vplyv bez potreby prijatia osobitných opatrení malý ekonomický prínos s akceptovateľnými nákladmi uspokojivé technické riešenie
+3	priemerný pozitívny vplyv priemerný ekonomický prínos dobré technické riešenie
+4	výrazný pozitívny vplyv vysoký ekonomický prínos výborné technické riešenie
+5	mimoriadne výrazný pozitívny vplyv veľmi vysoký ekonomický prínos nadštandardné technické riešenie

Vlastné stanovenie výsledných hodnôt pre jednotlivé hodnotené varianty bolo uskutočnené podľa vzťahu

$$Y_i = \sum_{j=1}^J w_j \cdot X_{ji}$$

kde Y_i je výsledné hodnotenie variantu "i"
 X_{ji} je číselná hodnota "j" kritéria vo variante "i"
 w_j je váha kritéria "j"

Výsledky hodnotenia sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Č. Kritérium	Hodnotenie			Váha	Súčín		
	A≈B≈E	B1≈C	0		A≈B≈E	B1≈C	0
1. investičné náklady	-3	-4	-1	0,066	-0,1983	-0,2644	-0,0661
2. efektívnosť investície	-3	-5	-3	0,088	-0,2646	-0,441	-0,2646
3. prevádzkové náklady na opravy a údržbu	-3	-4	-2	0,029	-0,0882	-0,1176	-0,0588
4. náklady užívateľov a ekonomia času	3	2	-2	0,052	0,1548	0,1032	-0,1032
5. bezpečnosť obyvateľstva a prevádzky	4	4	-2	0,118	0,4704	0,4704	-0,2352
6. dopravná využiteľnosť variantných riešení	3	2	-1	0,074	0,2205	0,147	-0,0735
7. vplyv hluku na bývajúcce obyvateľstvo	4	4	-2	0,110	0,4412	0,4412	-0,2206
8. vplyv imisí na bývajúcce obyvateľstvo	2	2	-2	0,103	0,206	0,206	-0,206
9. vplyv na horninové prostredie	-1	-1	0	0,007	-0,0073	-0,0073	0
10. vplyv na povrchové a podzemné vody	3	2	-2	0,103	0,3087	0,2058	-0,2058
11. vplyv na biotu a prvky ÚSES	-3	-2	-1	0,059	-0,1767	-0,1178	-0,0589
12. záber PPF a vplyv na poľnohospodárstvo	-3	-3	0	0,052	-0,1548	-0,1548	0
13. vplyv na LPF	-2	-3	0	0,052	-0,1032	-0,1548	0
14. potreba surovínových zdrojov-bilancia zemín	-3	-2	0	0,007	-0,0219	-0,0146	0
15. vplyv na rekreačné využitie	2	2	0	0,022	0,0442	0,0442	0
16. vplyv na rozvoj územia	3	3	0	0,088	0,2646	0,2646	0
17. vplyv na krajinu	-1	-1	0	0,007	-0,0073	-0,0073	0
SPOLU							
Technicko-ekonomické a dopravné kritéria					0,2946	-0,1024	-0,8014
Environmentálne kritéria					0,7935	0,7052	-0,6913
Celkové hodnotenie					1,0881	0,6028	-1,4927
kontrola					1,0881	0,6028	-1,4927

Poradie variantných riešení podľa výsledkov multikritériálneho hodnotenia pre posudzovanú činnosť:

1. červený variant A≈ B≈E	1,0881
2. modrý variant B1≈C	0,6028
3. nulový variant	-1,4927

V.3. ZDÔVODNENIE VÝBERU OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Ako je zrejmé z tabuľky, ako najvýhodnejšie riešenie bol vyhodnotený červený variant A≈ B≈E , ktorý získal najpriaznivejšie hodnotenie v **technicko-ekonomických kritériách** aj v **environmentálnych kritériách**. S výrazným bodovým odstupom nasleduje modrý variant B1≈C, ktorého umiestnenie ovplyvnilo predovšetkým negatívne bodové ohodnotenie v technicko ekonomických kritériách. Mínusové skóre nulového variantu potvrdzuje oprávnenosť realizácie navrhovanej činnosti.

Výhody a nevýhody variantných riešení :

Variant červený A≈ B≈E

- trasa je vedená mimo zastavané územie intravilánov obcí a miest, a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia a bezpečnosti obyvateľstva a dopravy v dotknutých sídlach,
- oproti modrému variantu je kratšia o 929 m a je efektívnejším riešením
- zabezpečuje primeranú dostupnosť príľahlého územia k rýchlostnej ceste R7,
- z pohľadu medzinárodných súvislostí a vo vzťahu k sieti rýchlostných ciest SR je umiestnená približne v strede medzi rýchlostnou cestou R1 a diaľnicou M1 v MR,

- trasa je v súlade so zmenami a doplnkami ÚP VÚC NSK
- pretína PP Potok Chrenovka a CHVÚ Dolné Považie v jej okrajovej časti

Variant modrý B1≡C

- trasa R7 sa výrazne odkláňa juhovýchodným smerom, čím dochádza k predĺženiu trasy s negatívnym dopadom na prevádzkové náklady,
- dáva väčšiu prioritu miestnej doprave z územia južne od mesta Nové Zámky, oproti ostatnej diaľkovej doprave na R7,
- z hľadiska ekonomickej efektívnosti stavby je vyhodnotená ako najmenej efektívna
- pretína centrálnu časť CHVÚ Dolné Považie

Záver

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 sa sleduje dosiahnutie kapacitnej, smerovo rozdelenej, štvorpruhovej komunikácie s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, kapacitu, dopravnú rýchlosť, priepustnosť križovatiek a tým znížiť nehodovosť, spotrebu pohonných hmôt, a kvalitu životného prostredia znížením produkcie exhalátov a hladiny hluku.

Cieľom hodnotenia vplyvu rýchlostnej cesty na obyvateľstvo, socio-ekonomickú sféru a prírodné prostredie je identifikovať také variantné riešenie, ktoré bude predstavovať najmenší a šetrný dopad na jednotlivé zložky životného prostredia. Pri výstavbe líniovej stavby stoja na jednej strane vplyvy, ktoré sa negatívne prejavujú v etape výstavby alebo prevádzky, na druhej strane to sú pozitíva, ktoré stavba prinesie z hľadiska dlhodobej prognózy, predovšetkým vo vzťahu k obyvateľstvu a doprave. Všetky posudzované varianty majú svoje výhody aj nedostatky.

Z výsledkov multikritériálneho hodnotenia vyplýva, že najvhodnejším riešením je variant červený A≡B≡E, ktorý získal najpriaznivejšie hodnotenie ako z pohľadu technicko - ekonomického, tak aj z pohľadu environmentálneho. Variant modrý B1≡C má skoro o 1 km dlhšiu trasu a z pohľadu ekonomickej efektívnosti predstavuje neefektívnu investíciu.

Z tohto dôvodu odporúčame v správe o hodnotení ďalej posudzovať koridor trasy, ktorým prechádzajú varianty A, B a E.

VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA

1. Mapa súčasného stavu
2. Mapa vplyvov a opatrení
3. Fotografická príloha

VII. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE K ZÁMERU

VII.1. ZOZNAM TEXTOVEJ A GRAFICKEJ DOKUMENTÁCIE, KTORÁ SA VYPRACOVALA PRE ZÁMER A ZOZNAM HLAVNÝCH POUŽITÝCH MATERIÁLOV

Zámer bol vypracovaný na podklade technickej štúdie R7 Bratislava – Lučenec, ktorú vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. v roku 2005 (Ing. Jurkovič). V rámci technickej štúdie boli vypracované nasledovné prieskumy a štúdie:

- Archeologický prieskum
- Dopravno – inžiniersky prieskum, Ing. Blanárová, Ing. Lezová, 2005, DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava
- Inžiniersko – geologický prieskum, RNDr. Čajka, 2005, DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava
- Hluková štúdia, aktualizácia, Ing. Krokker, 2009, DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava
- Exhalačná štúdia, Ing. Lakošík, 2005, DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava
- Technicko – ekonomické vyhodnotenie variantov, Ing. Dusbaba, Valbek, s.r.o., 2005

Ďalšie použité podklady

- Atlas krajiny, SAV Bratislava, 2002
- Cesta I/63 Dunajská Streda – Nové Zámky, Zámer, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 1995
- Doprava a jej vplyv na životné prostredie SR v roku 2005. Indikátorová sektorová správa. (SAŽP 2006, Adrián Fabricius)
- Ďurčanská D., a kol.: Posudzovanie vplyvov ciest a diaľnic na životné prostredie. Hluk a imisie z cestnej dopravy
- Európsky významné biotopy na Slovensku (2003)
- Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability SR (1992)
- Katalóg biotopov Slovenska (2002)
- Klimatické pomery na Slovensku - vybrané charakteristiky, Zborník prác SHMÚ v Bratislave Kraje a okresy Slovenska – Nové administratívne členenie, Q111 Bratislava (1997)
- Konceptia rýchlostných ciest a je naviazanie na koncepciu diaľnic (NDS, a.s., 2008)
- Konceptia rozvoja cestnej siete 2004, SSC 2004
- Nariadenie vlády SR č. 40/2002 o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami
- Nariadenie vlády č. 183/1998 Z.z. zo 7.4.1998, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPN VÚC Trnavského kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Dunajská Streda 2007 - 2013 (Dunajská Streda 2007)
- Prúdenie vzduchu na Slovensku, Zborník prác SHMÚ, zväzok 19, ALFA Bratislava, 1982
- Snehové pomery na Slovensku, Zborník prác SHMÚ, zväzok 14/III, ALFA Bratislava, 1988
- Správa o kvalite ovzdušia a podiele jednotlivých zdrojov na jeho znečisťovaní v Slovenskej republike, SHMÚ, MŽP (2004)
- Správa o stave životného prostredia SR (2006)
- Stav a pohyb obyvateľstva Slovenskej republiky, Štatistický úrad SR (2004)
- Teplotné pomery na Slovensku I. časť, Zborník prác SHMÚ, zväzok 23/II, ALFA Bratislava, 1986
- Teplotné pomery na Slovensku II. časť, Zborník prác SHMÚ, zväzok 23, ALFA Bratislava, 1984
- Tólgýessy J.: Technológia vody, ovzdušia a tuhých odpadov, STU Bratislava, 1992 zv. 33/I, ALFA Bratislava, 1991
- ÚPN VÚC Trnavského kraja
- Vyhláška MŽP SR č. 705/2002 o kvalite ovzdušia

- Vyhláška MŽP SR č. 706/2002 o zdrojoch znečistenia ovzdušia, o emisných limitoch...
- Vyhláška MK SR č. 16/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane pamiatkového fondu
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny
- Zákon NR SR č. 478/2002 o ochrane ovzdušia a ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 401/1998 Z.z. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia v znení neskorších predpisov (zákon o ovzduší)
- Zákon NR SR č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu
- Zákon NR SR č. 514/2001 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 272/1994 Z.z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov
- Zákon NR SR č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny
- Zákon NR SR č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon NR SR č. 409/2006 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon NR SR č. 219/2007 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 44/1988 Z.z. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov.
- Zrážkové pomery na Slovensku, Zborník prác SHMÚ, zväzok 14/II, ALFA Bratislava, 1981

Internetové stránky:

Pôdne mapy	NDS, a.s.	stránky jednotlivých miest obcí
Katastrálny portál	Enviroportál	stránky vyššieho územného celku Nitr.kraja
Štátna ochrana prírody	Agroporadenstvo	stránky Ministerstva výstavby
SHMÚ	SAZP	mapy

VII.2. ZOZNAM VYJADRENÍ A STANOVÍSK K NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRED VYPRACOVANÍM ZÁMERU

K variantom predloženým v zámere sa písomne vyjadrili: obec Pribeta, obec Dedinka, obec Semerovo, obec Čaka, obec Čechy, obec Bánov, obec Dvory nad Žitavou, obec Kolta, za obce Bešeňov a Veľké Lovce sa vyjadrili starostovia telefonicky.

Vyjadrenia sú súčasťou nedokladovanej dokumentácie spracovateľa zámeru.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

VIII. 1. SPRACOVATELIA ZÁMERU

DOPRAVOPROJEKT, a.s.

Bratislava
Kominárska 2,4
832 03 Bratislava

Zoznam riešiteľov, ktorí sa podieľali na spracovaní zámeru :

Ing. Ján Longa	Vedúci riešiteľského kolektívu, koordinácia, hodnotenie vplyvov	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.
RNDr. Dorota Martinková	Hodnotenie vplyvov , grafická časť	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.
Ing. Monika Kňažická	Základné údaje, hodnotenie vplyvov	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.
Ing. Mikuláš Jurkovič	Technické riešenie	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.
Ing. Alexander Krokker	Hluková štúdia	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.
RNDr. Oto Čajka	Inžinierskogeologický prieskum	DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I.

VIII.2. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV PODPISOM OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

**Rýchlostná cesta
R7 Nové Zámky – Čaka**

ZÁMER

Za spracovateľa zámeru:
V Bratislave, 31.8.2009

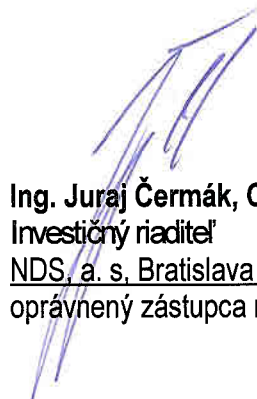


DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 2, 4
832 03 Bratislava
Divízia Bratislava I.

Ing. Ján Longa
vedúci riešiteľského kolektívu
DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava
oprávnený zástupca spracovateľa zámeru

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Mlynské Nivy 45
821 09 BRATISLAVA
- 117 -

Za navrhovateľa:
V Bratislave, 31.8.2009



Ing. Juraj Čermák, CSc.
Investičný riaditeľ
NDS, a. s., Bratislava
oprávnený zástupca navrhovateľa



Trasa červeného variantu v k.ú. Bánov prechádza v blízkosti biotopu európskeho významu Zátoň (vpravo v pozadí)



Trasy oboch variantných riešení si vyžadujú záber najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy



V k.ú. Semerovo je trasa modrého variantu vedená v koridore súčasnej cesty I/75



Modrý variant premoštuje Príbetský kanál, ktorý je regionálnym biokoridorom s výskytom vzácnnej avifauny