

RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 DUNAJSKÁ LUŽNÁ - HOLICE

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti
podľa prílohy 8a

**zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní
vplyvov na životné prostredie a o zmene
a doplnení niektorých zákonov**

Spracovateľ:



Číslo zákazky: 7735 - 00
Archívne číslo: 8441

Objednávateľ:



Jún 2013

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

I. ÚČEL PROJEKTU

V súčasnosti je v úseku Dunajská Lužná - Holice doprava vedená po existujúcej ceste I/63, ktorá svojím stavom a technickými parametrami už nevyhovuje súčasnému dopravnému zaťaženiu a hlukom a exhalátmi znehodnocuje životné prostredie a ohrozuje bezpečnosť obyvateľov v okolitých obciach.

Účelom pripravovanej stavby je výstavba kapacitnej, smerovo rozdelenej štvorpruhovej komunikácie, v optimálnej trase z hľadiska plynulosti a bezpečnosti dopravy. Výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty sa vylúči tranzitná doprava z územia priľahlých obcí a tým salepší vplyv dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie.

II. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 sa nachádza medzi obcou Dunajská Lužná a mestom Šamorín, kde stavba nadväzuje na úsek riešený v rámci DÚR „Rýchlostná cesta R7, Bratislava – Dunajská Lužná“ hneď za križovatkou Dunajská Lužná. R7 je v riešenom úseku v celej dĺžke vedená po ľavej strane cesty I/63 (severne) prevažne po poľnohospodársky využívaných pozemkoch. Trasa sa od napojenia na predchádzajúci úsek začína odkláňať od cesty I/63 severným smerom tak, aby obišla mesto Šamorín zo severnej strany. V km cca 0,800 trasa križuje regionálny biokoridor Dunaj – Malý Dunaj nadcestím, čím vytvára priestor pre jeho mimoúrovňové prevedenie popod R7. Ďalej sa trasa dostáva do priestoru medzi mestom Šamorín a obcou Kvetoslavov (bližšie k obci Kvetoslavov). V tomto mieste križuje cestu II/503 na ktorú je pripojená cez mimoúrovňovú križovátku Šamorín. Pokračuje severne okolo osady Šamot, južne okolo obce Čukárska Paka. V km cca 9,000, pri lokalite zvanej Tarnoki je navrhnutý ekodukt nad R7 pre zabezpečenie možnosti migrácie poľovnej zveri cez R7. V tomto mieste zároveň trasa prechádza hranicou ochranného pásma II stupňa prírodných liečivých vôd v Čilistove (v km 0,000 – 0,900 je trasa v spomínanom OP). Potom trasa prechádza pomedzi obce Trnávka a Macov, kde sa na pravej strane R7 nachádza športovo – rekreačný areál (strelnica), ktorý však nie je stavbou zasiahnutý (nachádza sa iba v OP R7). Nakoniec je trasa vedená severne od obce Blatná na ostrove a opäť sa približuje k ceste I/63. Trasa tohto úseku R7 končí medzi obcami Holice a Čechová v mimoúrovňovej križoviatke Holice s napojením na cestu III/06324 a cestu I/63. Koniec úseku rýchlostnej cesty R7 je v km 17,380 R7, kde sa napája na stavbu „R7 Holice – Dunajská Streda“.

Rozhodujúcimi časťami stavby je teleso rýchlostnej cesty R7, 2 objekty križovatiek (MÚK Šamorín, MÚK Holice), 12 mostných objektov na R7 (2ks na R7 a 10 ks nad R7), celková dĺžka mostov 522,5m, (veľké obojstranné odpočívadlo Blatná na Ostrove, stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty (SSUR Holice), 10 objektov protihlukových stien, 14 objektov preložiek poľných ciest a 15 objektov prístupových ciest na pozemky. Ďalej sú súčasťou stavby nevyhnutné preložky resp. úpravy dotknutých nadzemných a podzemných inžinierskych sietí. Rýchlostná cesta R7 bude vybavená prvkami informačného systému a odvodnená kanalizáciou. V celej dĺžke bude rýchlostná cesta oplotená.

Základné údaje

- kategória :
 - R 31,5/120 v km 0,000 – 0,360, štvorpruh so širším stredným deliacim pásom tak, aby bolo možné jej výhľadové rozšírenie na 6-pruh smerom k osi rýchlostnej cesty,
 - km 0,360 – 0,585 prechod z kategórie R 31,5/120 na kategóriu R24,5^C/120
 - R 24,5^C/120 v km 0,585 – 17,380, štvorpruhová rýchlostná cesta
- celková dĺžka : 17,380 km

Riešený úsek rýchlostnej cesty R7 je súčasťou rýchlostného ťahu, ktorý bol zadefinovaný uznesením SR č. 523 z júna 2003 a je súčasťou základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest v koridore Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. Po vybudovaní rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Streda bude táto rýchlostná cesta aj súčasťou medzinárodného európskeho ťahu E 575 v smere Bratislava – Dunajská Streda – Medveďov – Vámószabadi – Győr a hlavnou spojnicou medzi hl. m. SR Bratislavou s južnými centrami Trnavského a Nitrianskeho kraja.

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska. Súlad s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentami, ktorými je SR viazaná zabezpečuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len MDVRR SR) a v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR.

III. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice je situovaná v Bratislavskom a Trnavskom kraji v okresoch Senec a Dunajská Streda.

Stavba je umiestnená v oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Začiatok navrhovanej trasy rýchlostnej cesty začína v križovatke Dunajská Lužná, ďalej pokračuje poľnohospodárskou krajinou mimo intravilány obcí a ukončená je pri obci Holice. Celková dĺžka tohto úseku rýchlostnej cesty R7 predstavuje 17,318 km.

Územie sa vyznačuje veľmi mierne zvlneným rovinatým reliéfom s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi a pieskovými dunami. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnú poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej labilitý prebieha aj v súčasnosti. Územie tvorí v prevažnej miere poľnohospodárska krajina, ďalej sa tu nachádzajú remízky, vetrolamy a sprievodná zeleň poľných ciest. Územie bolo pod vplyvom osídlenia a poľnohospodárskou veľkovýrobou zmenené a pôvodné ekosystémy sa zachovali len pozdĺž vodných tokov. V okolí trasy prevláda poľnohospodárstvo a dominuje obraz intenzívne obrábanej pôdy. Lokalitami s vyššou biologickou diverzitou sú biotopy vodných tokov, porastov pozdĺž vodných tokov.

IV. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA

Geomorfologická charakteristika

Z hľadiska geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, Lukniš, 1980) patrí záujmové územie do provincie Západopanónska panva, subprovincie Malá Dunajská kotlina, oblasti Podunajská nížina, do celku Podunajská rovina. Územie sa vyznačuje veľmi mierne zvlneným rovinatým reliéfom s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi a pieskovými dunami. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnú poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej labilitý prebieha aj v súčasnosti. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché. Celkový sklon časti územia po hranicu Váhu je zo SZ na JV. Geomorfologická diferenciacia 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.

V úseku od Dunajskej Lužnej po Holice je podložie 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.

Inžiniersko-geologické pomery

Inžiniersko-geologické pomery v podloží trasy R7 v úseku Dunajská Lužná - Holice môžeme charakterizovať nasledovne :

Trasa prechádza rovinatým mierne zvlneným územím, s miernymi pretiahlymi depresiami a krátkymi vyvýšenými o výške 1 – 2m. Niveleta je vedená v násype o výške 0,5 – 2,0m, v depresiách o výške 2 – 2,50m. Hrúbka humóznej vrstvy je cca 0,50 m, ktorá bude z podložia odstránená. Pod ňou sa nachádzajú náplavové nivné sedimenty – hliny, íly, ílovité a hlinité piesky, ktoré sa nepravidelne striedajú, prípadne jednotlivé litologické typy sa môžu vyklíňovať na krátku vzdialenosť. Hrúbka týchto sedimentov kolíše od 1 do 4m. Pod nivnými hlinami a pieskami sa nachádza hrubá vrstva štrkov. Štrky sú prevažne strednozrné, s premenlivým množstvom piesčitej frakcie (0-50 %), prevažne sú stredne uľahlé, miestami s a vyskytujú polohy kypré. Hladina podzemnej vody sa predpokladá v hĺbke 1-3 m, pri vyššom stave hladín v povrchových tokoch sa môže zvýšiť cca o 1 m.

Zeminy v podloží nízkych násypov ako aj v úrovni terénu sú nebezpečné až vysoko namávané, vodný režim posudzujeme ako kapilárny. Na základe STN 72 1002 môžeme zatriediť zeminy z hľadiska vhodnosti podložia pláne vozovky do skupiny VII. - IX. Poskytujú málo vhodné až nevhodné podložie. Je potrebné uvažovať s výmenou zeminy v aktívnej zóne o hrúbke cca 0,50 m a nahradením štrkopieskami s použitím geosyntetik.

V úseku od km 6,00 – 17,380 trasa prechádza rovinatým mierne zvlneným územím s miernymi depresiami a miestami s miernymi vyvýšeninami o výške do 1 m. Niveleta je vedená prevažne v násype o výške 0,5 – 1,5 m, v depresiách o výške 2 – 4 m. Podložie násypu prípadne podložie pláne vozovky je tvorené náplavovými sedimentami zastúpenými hlinami, ílmi, ílovitými pieskami a hlinitými pieskami, ktoré sa nepravidelne vertikálne a laterálne striedajú. Hrúbka nivných sedimentov je 2 – 4 m. Pod nimi sa nachádzajú riečne štrkovité zeminy. Lokálne sa vyskytujú mŕtve ramená, ktoré sú vyplnené hnilokalovými a organickými sedimentami o hrúbke 1 – 3m, miestami až 4m. V trase sa predpokladá úprava prípadne výmena podložia o hrúbke 0,50 m s použitím geosyntetik.

V rámci posudzovaného územia sa z geodynamických javov na území môžu uplatňovať len seizmické pohyby a erózia. Seizmicita dotknutého územia dosahuje 7° MSK. Lokalita je súčasťou zdrojovej oblasti seizmického rizika 4, mimo epicentrálnej oblasti.

Klimatické pomery

Záujmové územie patrí do oblasti teplej, okrsku A1, ktorý je charakterizovaný ako teplý, suchý, s miernou zimou a dlhším slnečným svitom.

V danej oblasti priemerne ročne spadne 530 – 650 mm zrážok, pričom maximum zrážok spadne v letnom období (34,5 %), konkrétne v júli, načo najviac vplyva lokálna búrková činnosť. Naopak najmenej zrážok spadne v zimnom období, vo februári. Hlavný zrážkový deficit je vo vegetačnom období, kedy síce spadne najviac zrážok, ale je aj najvyšší výpar (priemerne 800 mm za rok). Vlahový deficit pôd je navyše zhoršovaný silnými a častými vetrami. Z hľadiska množstva spadnutých zrážok môžeme územie charakterizovať ako oblasť mierne suchú.

Trvanie zimy sa väčšinou udáva na 40 dní, pričom sú časté zimy bez snehu. Prvé mrazy prichádzajú v októbri. Počet letných dní sa pohybuje okolo 100. Suma teplôt 10 °C a viac je v rozpätí 3 000 – 3 200, kde táto hodnota je najväčšia v auguste a najmenšia v decembri. Priemerná ročná teplota vzduchu sa pohybuje v rozpätí 9 až 10 °C. Najteplejší mesiac je júl s priemernou teplotou 19,8 °C, najchladnejší mesiac je január s priemernou teplotou -1,7 °C. Pôda zamŕza do hĺbky 50 až 70 cm. Územie je charakteristické značným výskytom inverzií.

V Podunajskej nížine je prevládajúci smer vetra západný až severozápadný. Stavby bezvetria sú ojedinelé. Najsilnejšie vetry sú v marci a najslabšie v decembri. V priamo dotknutom území jednoznačne prevláda smer vetrov SZ – JV s priemernou rýchlosťou 3 m/s. Priemerné mesačné maximum je 5,9 m/s. Územie má relatívne vhodné vetranie, iba počas slabého severozápadného prúdenia zvykne prenikať do záujmovej oblasti znečistený vzduch od Bratislavy.

Povrchové vody

Žitný ostrov je ohraničený Dunajom a Malým Dunajom. Dunaj vytvára rozsiahlu ramennú sústavu hlavne v úseku od Vlčieho hrdla po Gabčíkovo, nižšie je meandrov a ramien Dunaja podstatne menej. Prírodný ráz rieky je pozmenený hrádzami a vyrovnávaním častí toku. Tým sa zmenili i prírodné hydrologické pomery – ramená a meandre Dunaja sú od hlavného toku hrádzami sčasti oddelené. Ramenný systém funguje hlavne medzi hrádzami a povrchovým tokom. Najvýznamnejšími ramenami Dunaja sú Biskupické, Kalinkovské, sústava Hamuliakovských ramien, sústava ramien v úseku Dobrohošť – Hamuliakovo, pri Topoľovci a Palkovičove. Súčasné hydrografické a hydrologické pomery sú výsledkom uvedenia Vodného diela Gabčíkovo do prevádzky.

V hornej časti je Žitný ostrov bez prirodzenej riečnej siete a v dolnej časti k nej patrí Klátovské rameno Malého Dunaja s jeho pravostrannou sústavou prítokov z oblasti Šarrétov. Okrem uvedenej prirodzenej siete sú na území Žitného ostrova umelé vodné toky a to kanály odvodňovacie a zavlažovacie.

Zmena prúdenia vody v Dunaji, zdrži a ramenách mení sedimentačno-erózne pomery a tie menia parametre infiltrácie (stupeň kolmatácie) a následne aj oxidačno-redukčné pomery v zvodnenom prostredí. Z hľadiska regulovania hladín podzemných vôd kanálový systém zase ovplyvňuje výšku hladiny podzemnej vody. Odber podzemnej vody studňami znižuje odtok vody drenážnymi kanálmi.

Hydrologické a hydrografické parametre sa používajú priamo pri modelovaní prúdenia podzemnej vody ako okrajové podmienky väčšinou III. druhu. Odtokové pomery a vodnosť povrchových tokov sú funkciou viacerých činiteľov ako klimatických podmienok, geologickej stavby a tiež morfológie územia. Vodohospodársky významný tok Dunaj má dažďovo-snehový odtokový režim s maximálnymi prietokmi v mesiacoch apríl, máj, jún, júl, august a minimálnymi v mesiacoch október, november, december, január.

Priamo v dotknutom území sa vodné toky nenachádzajú.

Vodné plochy

Vodné plochy v záujmovom a priľahlom území sú výsledkom antropogénnej činnosti ako dôsledok ťažby štrkopieskov. Vodné plochy väčšieho plošného i hĺbkového rozsahu vznikli po ťažbe suroviny - štrkopieskov pre výstavbu Vodného diela Gabčíkovo, napríklad Nové Košariská SZ od záujmového územia. Najväčšiu vodnú plochu predstavuje zdrž Hrušov na Dunaji. V blízkom okolí navrhovanej rýchlostnej cesty R7 sa vyskytujú menšie vodné plochy.

Podzemné vody

Hydrogeologické pomery záujmového územia sú podmienené jeho geologickou a tektonickou stavbou. Z vodohospodárskeho hľadiska sú najvýznamnejšími sedimenty vrchného pliocénu a kvartéru, ktoré vytvárajú jeden hydrogeologický celok, rozsiahlu nádrž podzemných vôd s voľnou hladinou a jednotným režimom.

Mohutný komplex kvartérnych piesčitých štrkov premenlivej hrúbky (od 10,0 m pri Bratislave po 340,0 m pri Gabčíkove, a aj viac) predstavuje hlavný kolektor podzemnej vody. Podľa pôvodu je rozdelený na časť, ktorá vznikla v jazerno-riečnom prostredí a na časť, ktorá vznikla fluviálnou činnosťou rieky Dunaj, po jeho vzniku v strednom mindeli.

Jazerno-riečne dunajské sedimenty ležia v centre depresie, za obcou Veľký Meder na gabčíkovských pieskoch, no ich rozšírenie je širšie. Jazerno-riečne sedimenty dnes tvoria bázu Dunajským fluviálnym sedimentom, približne od hĺbok 95,0 – 160,0 m. Ich celková hrúbka pravdepodobne presahuje 200,0 m (Repka et al., 1978). Zastúpené sú drobnými štrkami a pieskami s ílovitými polohami.

Riečne sedimenty v oblasti maximálnej depresie dosahujú až 160,0 a viac metrov. Smerom k okraju sa ich hrúbka pozvoľna znižuje. Zastúpené sú prevažne štrkami, štrkami s prímiesou piesku, pieskami a pieskami so štrkom. V menšej miere sa tu vyskytujú i polohy hlinito-ílovité. Smerom k Malému Dunaju, hlavne v spodných častiach súvrstvia, týchto polôh pribúda do tej miery, že vytvárajú súvislú a pomerne hrubú izolačnú vrstvu.

V podloží kvartéru sa vyskytujú štrkovité a piesčité polohy pliocénu. Podzemná voda v nich akumulovaná má zvýšenú teplotu (16-18 °C). V hlbšom podložnom neogéne je známy výskyt termálnych vysoko mineralizovaných podzemných vôd (hlbka 1 200 až 2 500 m). Tieto vody okolo Veľkého Medera a Zlatnej vystupujú po zlomoch do kvartéru, kde v podzemných vodách zvyšujú obsahy Cl a SO₄.

Priepustnosť kvartérnych sedimentov je rozdielna. Spôsobené je to zmenou ich zrnitosti – postupným zjemňovaním materiálu po toku Dunaja a smerom k Malému Dunaju. Na režim podzemnej vody vplýva Dunaj, Malý Dunaj, ramenná sústava, zrážky, výpar a vplyvy umelé (odvodňovacie a zavlažovacie kanále, odbery podzemnej vody a pod.). Dunaj v úseku Bratislava – Dobrohošť tečie vysoko nad hladinou podzemnej vody, teda sústavne dopĺňa podzemnú vodu. Od obce Dobrohošť (pod prehrádzkou pri Dunakiliti) staré koryto Dunaja v súčasnosti drénuje podzemnú vodu.

Ďalší zdroj napájania predstavuje oblasť pod Malými Karpatmi – Čierna Voda (Repka, 1978). Nasvedčuje tomu výrazný JV smer prúdenia podzemnej vody v oblasti Bratislava – Jelka a potom menej výrazný až k Trsticiam. Pre kvantitatívne hodnotenie tohto zdroja nie sú dostatočné podklady, kvalitatívne ovplyvňovanie pomerne veľkej časti Žitného ostrova bolo však preukázané (znečistenie podzemnej vody sulfátmi, rozšírené v súvislom pruhu, približne na sever od čiar Rovinka - Macov - Dunajská Streda). Znečistenie je už roky rozšírené hlavne v úseku Bratislava – Hrubý Šur a je prítomné nielen na hladine, ale aj v celom profile zvodnených kvartérnych štrkov. Líniový zdroj znečistenia podzemných vôd predstavuje aj Malý Dunaj.

Hĺbka hladiny podzemnej vody pod terénom sa v hornej časti Žitného ostrova pohybuje okolo 4,5 – 7,0 m, v strednej časti až po Dunajskú Stredu okolo 1,0 – 3,0 m. Maximálne stavy hladiny podzemnej vody sa časovo viažu na prevládajúci faktor vplyvu. V prierečnej zóne je režim podzemnej vody prakticky totožný s režimom Dunaja.

Vodohospodársky chránené územia

Chránená vodohospodárska oblasť Žitný ostrov

V roku 1978 bolo územie vyhlásené za chránenú vodohospodársku oblasť prirodzenej akumulácie vôd (CHVO) Žitný ostrov podľa NV SSR č. 46/1978 Zb. v znení neskorších predpisov. Zároveň je súčasťou citlivej a zraniteľnej oblasti vôd v zmysle nariadenie vlády SR č. 617/2004 Z.z., ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti. Všetky činnosti v tomto území sú limitované uvedeným nariadením a riadené orgánmi štátnej správy s cieľom ochrany tejto unikátnej akumulácie podzemných vôd. Zákon MŽP SR č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v §33, ods. 1) uvádza, že citlivé oblasti sú vodné útvary povrchových vôd, v ktorých dochádza alebo môže dôjsť v dôsledku zvýšenej koncentrácie živín k nežiaducemu stavu kvality vôd. Za zraniteľné oblasti sa ustanovujú pozemky poľnohospodársky využívané v katastrálnych územiach obcí, ktorých zoznam je uvedený v prílohe č.1 nariadenia vlády. V tomto zmysle za zraniteľnú oblasť možno označiť takmer celú oblasť juhozápadného Slovenska.

V CHVO je potrebné vytvárať priaznivé podmienky pre tvorbu a zachovanie zdrojov podzemných a povrchových vôd a zabezpečovať všestrannú ochranu týchto vôd.

Termálne a minerálne vody

Na podložné neogénne sedimenty v oblasti Podunajskej panvy (hlbka 1 200 až 2 500 m) sú viazané vysoko mineralizované termálne vody. V oblasti Žitného ostrova sú to predovšetkým panónske, dácke a pontské pieskovce. V širšom okolí záujmového územia bolo vyhlbených niekoľko geotermálnych vrtov, ktoré sa využívajú na rôzne účely (zdravotníctvo, energetika, poľnohospodárstvo, rekreácia a pod.).

Trasa rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice prechádza ochranným pásmom II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Čilistove. Ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov v Čilistove (vrt FGČ-1) boli vyhlásené Vyhláškou MZ SR č.552/2005 Z.z. z 25.novembra 2005. Vrt FGČ-1 v Čilistove bol vyhlásený za prírodný liečivý zdroj Vyhláškou MZ SR č.

89/2000 Z.z. o vyhlásení prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd.

Pôdne pomery

Charakter pôdnych pomerov Podunajskej nížiny je určený vývojom klimatických podmienok, dlhodobými zmenami hladín podzemných vôd, zrážkami, zrnitostným zložením pôdy a sedimentov v zóne aerácie. Zloženie sedimentov od povrchu k hladine podzemnej vody modifikuje miestny vodný a vlhkosťný režim aj pri rovnakej hĺbke hladiny podzemnej vody. V posudzovanej oblasti sú pôdy podmienené transportom riečneho štrku, pieskov a plavenín. Sú to pôdy ľahké, prevažne piesočnaté s prímiesou štrkov, smerom na JV hlinito-piesočnaté až hlinité, ktoré vznikli na nivných riečnych sedimentoch.

V širšom okolí sa na Podunajskej nížine nachádzajú prevažne *fluvizeme karbonátové* na holocénnych aluviálnych sedimentoch. Profily týchto pôd majú obyčajne geologické zvrstvenie, na povrchu sú obyčajné hliny, pod nimi štrková vrstva, potom piesčitá a zase štrková. Vlastnosti týchto pôd sú závislé od zrnitostného a chemického zloženia sedimentov, režimu podzemných a povodňových vôd.

Bližšie k záujmovému územiu fluvizeme prechádzajú do *karbonátových micelárnych černoziemí*, ktoré sa vytvorili na starších riečnych hlinách a povodňových kalových usadeninách s nehlboko ležiacim štrkovým povrchom a hladinou podzemnej vody v štrkoch. V humusovom horizonte obsahujú vyzrážaný uhličitan vápenatý (od Podunajských Biskupíc smerom na Šamorín a Dunajskú Stredú). Smerom do vlhších území je táto černoziem viac vylúhovaná a prechádza smerom k hnedozemnému typu.

Na aluviálnych náplavoch s vysokou hladinou podzemnej vody, pravidelne zaplavovaných a na podmáčaných sprašiach sa vytvorili *čiernice* kvalitou blížiac sa černozemí (blízko Dunaja). Čiernica vznikla na aluviálnej nive s obsahom karbonátovej zložky a vplyvom mineralizovanej (kalcium bikarbonátovej) podzemnej vody s vyššou hladinou. Hlavným pôdotvorným procesom tu bolo výrazné a hlboké hromadenie kvalitných humusových látok v podmienkach zvýšeného prevlhčenia pôdy z minerálne bohatých podzemných vôd (350 – 1000 mg/l).

Trasa rýchlostnej cesty R7 prechádza viacerými bonitovanými pôdno-ekologickými jednotkami (BPEJ) : 0017002, 0017005, 0018003, 0019002, 0020002, 0020003, 0032062, 0032065, 0035001, 0036002, 0036032

Hlavné pôdne jednotky (HPJ)

Kód HPJ	Charakteristika	
17	ČMČ ^c	Černozele čiernicové, prevažne karbonátové, stredne ťažké
18	ČMČ ^c	Černozele čiernicové, prevažne karbonátové, ťažké
19	ČAm ^c	Čiernice typické, prevažne karbonátové, stredne ťažké až ľahké, s priaznivým vodným režimom
20	ČAm ^c	Čiernice typické, prevažne karbonátové, ťažké
32	ČM	Černozele plytké na aluviálnych sedimentoch, stredne ťažké, väčšinou karbonátové
35	ČMm ^c	Černozele typické karbonátové, na karbonátových aluviálnych sedimentoch, ľahké, vysychavé
36	ČMm ^c	Černozele typické karbonátové, na karbonátových aluviálnych sedimentoch, stredne ťažké

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.

Podľa prílohy č. 3 k zákonu č. 220/2004 je poľnohospodárska pôda zaradená podľa kódu BPEJ do 9 skupín kvality. V záujmovom území sa vyskytujú nasledovné skupiny kvality :

0017002 – 1. skupina	0017005 – 1. skupina
0019002 – 1. skupina	0018003 – 2. skupina
0020002 – 2. skupina	0020005 – 2. skupina
0036002 – 2. skupina	0036005 – 2. skupina
0036032 – 3. skupina	0036042 – 3. skupina
0032065 – 6. skupina	0035001 – 6. skupina
0032062 – 6. skupina	

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 (30- 50 %) je ohrozená, alebo potenciálne ohrozená, *veternou a vodnou eróziou*.

Flóra územia

Podľa fyto geografického členenia Slovenska (Futák 1984) patrí flóra hodnoteného územia do oblasti *Pannonicum*, obvodu panónskej xerothermnej flóry (*Eupannonicum*), okresu Podunajská nížina.

V širšom okolí hodnoteného územia, v aluviálnych naplaveninách Podunajskej nížiny, najmä depresiách alúvia Dunaja, sa podľa vegetačnej mapy rekonštruovanej prirodzenej vegetácie (Michalko et al. 1984) vyskytovali Lužné lesy vrbovo-topoľové, fytoocenologicky patriace do zväzu *Salicion albae* Soó 1930. Tieto porasty predstavujú fytoocenózy vysokokmenných vrbovo-topoľových lesov, krovitých vrb a všetky ich vývojové štádia. Zo stromov sú zastúpené takmer všetky druhy mäkkých lužných drevín najmä: vrbka krehká (*Salix fragilis*), vrbka biela (*Salix alba*), topoľ biely (*Populus alba*), topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ sivý (*Populus canescens*), Krovitá etáž je chudobná na druhy a stupeň jej rozvoja závisí od režimu povrchových záplav. Vyskytujú sa brest väzový (*Ulmus laevis*), svíb krvavý (*Swida sanguinea*), baza čierna (*Sambucus nigra*). Aktuálne sa existujúce lemové fragmenty vyznačujú porastami s vysokou pokryvnosťou apofytickými a alochtónnymi expanzívnymi či inváznymi druhmi.

Na relatívne suchších stanovištiach úzko nadväzovali plošne dominujúce Lužné lesy nížinné, aktuálne označované ako Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy fytoocenologicky zaraďované ako zväzu *Alnion incanae* Pawłowski in Pawłowski et al 1928, podzväzu *Ulmion* Oberd. 1953. Z drevín sa uplatňujú najmä tvrdé lužné dreviny: jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolitý (*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*). 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. V súčasnosti sú tieto plochy v hodnotenom území intenzívne poľnohospodársky využívané., predstavujú fragmentárne, viac-menej lemové spoločenstvá či biotopy sprevádzajúce extravilány obcí a agrocenóz.

Reálna vegetácia v dotknutom území

Reálnu vegetáciu okrem poľných kultúr a dynamických fácii poľných burinných - segetálnych spoločenstiev, tvoria len ruderalne biotopy: X7 Intenzívne obhospodarované polia, X5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia najmä rumoviskové biotopy označované ako X3 Nitrofilná ruderalna vegetácia mimo sídel, X4 Teplomilná ruderalna vegetácia mimo sídel, X8 Porasty invázných neofytov, X9 Porasty nepôvodných drevín, Kr7 trnkové a lieskové kroviny.

Charakteristika biotopov a ich významnosť

Z analýzy súčasného stavu flóry, vegetácie a bioty predmetného územia vyplýva, že v území sa nevyskytuje žiadny zachovaný pôvodný prirodzený biotop. V súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. a vykonávacej Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. Príloha č. 1 a vykonávacej Vyhlášky MŽP SR č. 579/2008 Z.z. Príloha č. 1 sa priamo v predmetnej lokalite nevyskytuje žiadny biotop európskeho alebo národného významu.

Fauna územia

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

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, pošvátky, larvy chrobákov a dvojkridlovcov, 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 fľkaná (*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 (Dunaj). 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 fľkaná (*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*), píšik 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. blanokridlovce, dvojkridlovce, rovnokridlovce, sieťokridlovce, chrobáky a iné). K pozoruhodným zástupcom entomofauny patrí modlivka zelená (*Mantis religiosa*), mravcolev (*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 hôrny (*Buteo buteo*), sokol myšiar (*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.

Chránené územia

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R7 v danom úseku je lokalizovaná v území, v ktorom podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a jeho zmien a doplnení platí 1. (najnižší) stupeň ochrany.

V širšom okolí projektovanej stavby sa nachádza iba jedno maloplošné územie chránené podľa zákona o ochrane prírody a krajiny chránený areál (CHA) park v Rohovciach. CHA predstavuje historický park v obci rozprestierajúci sa okolo pôvodne renesančného kaštieľa.

Najbližšie veľkoplošne chránené územie reprezentuje **Chránená krajinná oblasť (CHKO) Dunajské luhy**. CHKO sa rozprestiera na Podunajskej nížine v geomorfologickom celku Podunajská rovina, vedľa slovenského a slovensko-maďarského úseku Dunaja od Bratislavy až po Veľkolélsky ostrov v okrese Komárno. Pozostáva z piatich samostatných častí. Toto jedinečné územie sa celé nachádza na recentnom agradačnom vale Dunaja. Systém agradačných valov a akumuláčnych depresíí s hustou sieťou riečnych ramien s prevahou sedimentačnej akumulácie, vznikol ešte pred zásahmi do prírodného hydrologického režimu Dunaja. Takto vytvorená ramenná sústava sa zachovala čiastočne v úseku od Dobrohošte po Šap, ale aj napriek tomu patrí k najväčším vnútrozemským riečnym deltám v Európe. Celé územie CHKO je zapísané do Zoznamu mokradí medzinárodného významu (Ramsarská konvencia).

V koridore predmetnej stavby nedochádza k žiadnemu zásahu do veľkoplošného, resp. maloplošného chráneného územia.

Územia NATURA 2000

V koridore predmetnej stavby nedochádza k žiadnemu zásahu do sústavy osobitne chránených území v rámci európskej siete NATURA 2000. Najbližšími chránenými územiami siete NATURA 2000 je **SKUEV0090 Dunajské luhy** a chránené vtáčie územia **SKCHVÚ007 Dunajské luhy** a **SKCHVÚ012 Lehnice**.

V. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ

V súčasnosti je cesta I/63 súčasťou vybranej cestnej siete a prechádza zastavaným územím obcí Dunajská Lužná, Báč, Rohovce, Blatná na Ostrove, Holice a mesta Šamorín. Má nevyhovujúce technické parametre a intenzita dopravy má negatívne účinky na životné prostredie v spomínaných obciach a meste Šamorín. Nepriaznivo je ovplyvnená aj pešia doprava.

Cieľom stavby je odklonenie dopravy mimo zastavané časti dotknutých obcí, čo by prispelo k odstráneniu nevyhovujúcich technických parametrov a zníženiu negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie v dotknutom území.

V prípade, že by nebola vybudovaná rýchlostná cesta, doprava by bola realizovaná po existujúcej cestnej sieti I., II. a III. triedy. Prieťah cesty I/63 nie je v súčasnosti kapacitne prekročený (okrem intravilánového úseku v Šamoríne). V čase dopravných špičiek dochádza k väčšej kumulácii dopravy v miestach križovania ciest.

Rekonštrukcia existujúcej cesty by si vyžadovala :

- dobudovanie siete chodníkov pre peších,
- zabezpečenie rozhľadových vzdialeností min. na zastavenie na celom úseku trasy,
- realizáciu protihlukových opatrení v zastavanom území,

- realizáciu svetelne riadených prechodov na exponovaných miestach v zastavanom území.

Dopravná prognóza pre stav bez realizácie

V prípade, že by nebola vybudovaná rýchlostná cesta R7, doprava by bola realizovaná po existujúcej cestnej sieti. Najviac zaťaženou cestou by bola cesta I. triedy I/63. Cesta je vybudovaná v kategórii C 11,5/70 (80).

Z výsledkov posúdenia súčasnej cesty I/63 v úseku Dunajská Lužná – Holice možno konštatovať, že:

- úsek Dunajská Lužná - Holice už v súčasnej dobe **nevyhovuje** dopravnému zaťaženiu,
- úsek Šamorín – Báč bude kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu do roku cca 2015,
- úsek Báč – Holice bude kapacitne vyhovovať až do výhľadového roku 2020.

Uvedené výsledky tak potvrdzujú potrebu vybudovania kapacitnej komunikácie v tomto území.

Obyvateľstvo

Nulový variant patrí k frekventovaným cestným ťahom, prechádzajúcim intravilánmi dotknutých obcí. Bezpečnosť chodcov pri prechádzaní cez túto rušnú cestu je zabezpečovaná viacerými prechodmi pre chodcov, ktoré však nie sú bezkolízne a stále vzniká riziko dopravných nehôd. Bezpečnosť dopravy je nielen vážnym dopravným, spoločenským, ale aj ekonomickým problémom. Dopravná nehodovosť sa spája s veľkými materiálnymi škodami, trvalými ujмами na zdraví obyvateľov a veľmi často s nenahraditeľnými stratami na ľudských životoch.

Kritická nehodová lokalita (KNL)

Predstavuje úsek cesty (lokalitu) v max. dĺžke 0,500 km s evidentne vysokým (kritickým) počtom následkov pri dopravných nehôd vo vzťahu k cestným premávkovým podmienkam na sledovanej cestnej sieti.

Na ceste I/63 je za opakovanú kritickú nehodovú lokalitu podľa ukazovateľa HN považovaný úsek od km 23,300 po 23,800 nachádzajúci sa v intraviláne v centre mesta Šamorín. Začína v kruhovej križovatke s II/503 a MK a končí 100 m pred vyradovacím pruhom na ČSPH. V uvedenej lokalite bolo za rok 2008 spolu 8 DN, pri ktorých bola 1 osoba ťažko zranená, 2 osoby ľahko zranené, ostatné sú materiálne škody. Príčinou DN je najmä nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita cestnej a pešej premávky v centrálnej mestskej zóne.

Ďalšou lokalitou na ceste I/63, ktorá je považovaná za kritickú nehodovú lokalitu, predstavuje úsek od km 28,450 – 28,870 v extraviláne a sčasti v intraviláne obci Báč. Začína 150 m pred obcou Báč a končí 70 m za križovatkou s II/506 a s MK v obci Báč, tesne pred autobusovou zastávkou. V uvedenej lokalite bolo za rok 2008 spolu 8 DN, pri ktorých bolo 5 osôb ľahko zranených, ostatné predstavujú materiálne škody. Príčinou DN je nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita cestnej premávky a zvýšená rýchlosť vozidiel, čo spôsobuje kolízie hlavne pri odbočovaní vozidiel na cesty II/506 a na MK. Úsek sa doteraz nevykazoval ako KNL.

Protihlukové opatrenia pri nulovom stave

Obyvateľstvo bývajúce v blízkosti cesty I/63 je už v súčasnosti atakované nadlimitnými hodnotami hluku. Prekročenie maximálnych prípustných hladín hluku je možné očakávať predovšetkým v prvom stavebnom rade rodinných domov pozdĺž prieťahu cesty I/63 v dotknutých obciach tak, ako to udáva nasledujúca tabuľka :

Orientačný počet obyvateľov zasiahnutých hodnotami nad 50 dB v nočnom období podľa obcí

Obec	Zasiahnuté budovy hlukom nad 50 dB	Obývanosť	Počet obyvateľov obce	Počet obyv. v pásme nad 50 dB
Šamorín	96	3,08	12143	296
Báč	16	5,19	566	84
Blatná na Ostrove	19	3,53	826	68
Holice	2	3,30	1824	7

Trend nárastu dopravy v posledných 15 rokoch má za následok kontinuálne zhoršovanie hlukových pomerov v ich okolí. Znižovanie 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 blízkosti cesty I/63. Riešením sú fasádne úpravy prilahlých rodinných domov (výmena okien a zabudovanie zariadenia na nútené vetranie – aeromat), kde na základe meraní by bola preukázaná vyššia hladina hluku, ako je prípustná (stavebno-technické opatrenie).

Keďže pri starších rodinných domoch, ktoré tvoria väčšinu dotknutej zástavby sa neuvažovalo s núteným prevetrávaním vnútorných priestorov, je pri týchto objektoch možné predpokladať aj prekračovanie hluku (40 dB počas dňa a 30 dB v nočnej dobe) vo vnútorných priestoroch zástavby. Jedná sa predovšetkým o zástavbu v prvom rade budov v bezprostrednej blízkosti prietahu ciest.

Realizácia protihlukových clôn je limitovaná priestorovými možnosťami, a to zväčša na pozemkoch súkromných vlastníkov budov ako časť ich oplotenia. Účinnosť protihlukových clôn a vhodnosť ich umiestnenia je podmienená ich vzdialenosťou od osi komunikácie a rozhladovými pomermi v priestore komunikácie.

Ďalším opatrením je zníženie maximálnej povolenej rýchlosti v intraviláne obce (dopravno-organizačné opatrenie). V tomto prípade by sa jednalo o zníženie rýchlosti na 40 km/h.

V prípade odstránenia bodovej závrady, 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).

VI. DODRŽIAVANIE SÚLADU ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade s ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja.
Stavba rýchlostnej cesty R7 nie je v súlade s ÚPN VÚC Trnavského samosprávneho kraja.

Dunajská Lužná - stavba je v súlade s ÚPD obce.

Šamorín - stavba je v súlade s ÚPD mesta.

Kvetoslavov - stavba je v súlade s ÚPD obce.

Veľká Paka - územný plán z roku 2003 nerieši polohu rýchlostnej cesty vo vzťahu k obci.

Trnávka - stavba je v súlade s ÚPD obce.

Holice - stavba je v súlade s ÚPD obce.

Obce Macov, Blatná na Ostrove nemajú vypracované územné plány.

V rámci územnoplánovacích opatrení je potrebné zosúladiť územnoplánovaciu dokumentáciu VÚC Trnavského kraja a v budúcnosti, pokiaľ budú spracované, tak zakomponovať trasu rýchlostnej cesty R7 do ÚPD obcí Macov a Blatná na Ostrove.

VII. PRAVDEPODOBNÝ DOPAD NA ÚZEMIA

Navrhovaná stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. V trase navrhovanej diaľnice sa nenachádzajú územia, ktoré vyžadujú osobitnú ochranu v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Najzávažnejšie vplyvy činnosti na zložky životného prostredia a opatrenia na ich zníženie resp. elimináciu

Vplyvy na ovzdušie

Znečistenie ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Súčasná cesta I/63, je hlavným líniovým zdrojom znečistenia v danom úseku. V budúcnosti hlavným líniovým zdrojom spôsobujúcim znečistenie ovzdušia z dopravy bude rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - Holice. Produkcia emisií z dopravy sa presunie do oblastí, kde doteraz tento charakter znečistenia nebol a zároveň výrazne sa odľahčí znečistenie ovzdušia z dopravy v sídlach. Na základe výsledkov rozptylovej štúdie, ktorá modelovala prírastok znečistenia ovzdušia z dopravy po rýchlostnej ceste R7, môžeme konštatovať, že pri predpokladaných intenzitách dopravy nebudú za normálnych poveternostných podmienok prekračované limitné hodnoty pre CO, ani pre NO₂.

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 prejavia predovšetkým počas výstavby. Predpokladá sa, že kvalita krytu vozovky, odvodnenie a údržba v priebehu celého roka zabezpečí minimálnu prašnosť počas prevádzky na rýchlostnej ceste. Pri výstavbe sa budú zemné práce vykonávať pri optimálnej vlhkosti zemín, čo dáva predpoklady na minimálnu prašnosť. Prístupové komunikácie budú v priebehu výstavby pravidelne čistené, čím sa zníži možnosť vzniku sekundárnej prašnosti v okolí stavby a na prístupových komunikáciách.

Vplyvy hluku

Vybudovaním rýchlostnej cesty R7 sa očakáva aj zmena hlukových pomerov v okolí cesty I/63. Dôjde tu k zníženiu intenzity dopravy oproti súčasnému stavu, a tým k poklesu hlukovej záťaže z dopravy na blízke okolie. Zároveň sa hluková záťaž presunie do trasy novovybudovanej rýchlostnej cesty. Cesta I/63 prechádza osídlenými časťami dotknutých obcí a mesta Šamorín. Zníženie dopravných intenzít spôsobí zníženie hladín hluku.

Na druhej strane očakávame prírastok emisií hluku v okolí novovybudovanej rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov hlukovej štúdie bude na základe predpokladanej intenzity dopravy dochádzať na R7 k prekročovaniu povolených hygienických limitov hluku v dennej aj nočnej dobe v niektorých lokalitách. Za účelom eliminácie hlukovej záťaže sú navrhnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien a to v úsekoch:

Protihlukové steny

Protihluková stena v km 2.855 R7 - 0.180 vetvy 5 vpravo

Protihluková stena v km 3.185 - 4.565 R7 vľavo

Protihluková stena v km 0.070 vetvy 6 - 6.000 R7 vpravo

Protihluková stena v km 7.555 - 9.210 R7 vľavo

Protihluková stena v km 9.655 - 11.250 R7 vpravo

Protihluková stena v km 11.000 - 13.100 R7 vľavo

Protihluková stena v km 12.150 - 13.880 R7 vpravo

Protihluková stena v km 15.270 - 16.630 R7 vľavo

Protihluková stena v km 16.085 - 16,883 R7 vpravo

Protihluková stena v km 16.915 - 17,026 R7 vpravo

Osadenie protihlukových stien zabezpečuje dosiahnutie povolenej úrovne hluku v zastavaných častiach dotknutých obcí.

Vplyvy na horninové prostredie a pôdu

Vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi a pieskovými dunami sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie. Avšak zeminy v podloží nízkych násypov alebo na úrovni terénu sú nebezpečné až vysoko namrzavé s kapilárnym vodným režimom. Z hľadiska vhodnosti podložia pláne vozovky sú zatriedené do skupiny VII. – IX., t.j. poskytujú málo vhodné až nevhodné podložie, preto je potrebné uvažovať s výmenou zeminy v aktívnej zóne o hrúbke cca 0,50 m a nahradením štrkopieskami s použitím geosyntetik. Pri mostných objektoch sa odporúča hĺbkové zakladanie.

Vyťažené nevhodné zeminy, ktoré nebude nijako možné technicky zakomponovať do násypov telesa rýchlostnej cesty, je nutné uložiť na depónie nevhodných zemín, alebo inak využiť. V zmysle vyjadrení predstaviteľov jednotlivých obcí, v katastroch dotknutých obcí nie sú prirodzené terénne podmienky vhodné na uloženie takýchto zemín (terénne depresie, strže, štrkové jamy).

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice dôjde k trvalému ale tiež k dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy. Pri zemných prácach sa bude postupovať v zmysle zákona NR SR č. 220/2004 o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Ministerstva pôdohospodárstva SR

Znamená to, že pri trvalom zábere pôdy, ktorý bude slúžiť pre konštrukciu cestného telesa sa humózná vrstva odstráni a uloží do depónie. Pri dočasnom zábere pôdy, ktorý slúži pre pracovné a manipulačné pásy pri výstavbe sa tiež urobí skrývka ornice, resp. humóznej vrstvy a uloží do depónie. V prípade trvalého záberu pôdy sa zhrnutá vrstva použije pre ďalšie stavebné práce - ohumusovanie svahov cestného telesa prípadne zahumusovanie svahov pri prekonávaní terénnych nerovností. V oboch prípadoch je nevyhnutné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Znamená to, že už počas prípravných zemných prác je potrebné starostlivo dodržiavať hrúbku skrývky humóznej vrstvy a túto nehrnúť do väčšej vzdialenosti ako 50 m.

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. Základným opatrením na ochranu poľnohospodárskych pôd, bude vykonať pred začatím výstavby skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty môže ovplyvniť kvalitu povrchových i podzemných vôd a ich režim. Z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov. Existuje tu aj nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta dotknutých 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, cesty do tokov. Vo všeobecnosti platí, že najviac zraniteľné sú povrchové toky malých prietokov, a to najmä počas výstavby.

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. Pri havarijných situáciách a nevhodnej úprave povrchu hrozí riziko zhoršovania kvality vôd kumulatívnym vplyvom.

Potenciálne riziko tu dočasne predstavujú i stavebné dvory a zariadenia staveniska (možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do podzemnej vody).

Počas výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 bude nutné dodržiavať technicko-organizačné opatrenia, ktoré majú zabezpečiť, aby nedochádzalo ku znečisteniu podzemných vôd a vzniku negatívnych vplyvov na ďalšie zložky životného prostredia. V danom území je miera zraniteľnosti podzemných vôd závislá od mocnosti a priepustnosti pokryvných útvarov, hrúbky zóny aerácie, ako aj hydraulických vlastností zavodnenej vrstvy.

Vplyvy na prírodu a krajinu

Stavba sa bude realizovať v území, v ktorom platí I. stupeň ochrany, nenachádzajú sa tu žiadne chránené územia v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe rýchlostnej cesty vo voľnej krajine, a to :

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcií biotopov (úpravy vodných tokov),
- vytvorením, resp. posilnením, bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti rýchlostnej cesty.

Stavba si vyžiada nevyhnutný výrub drevín v trase rýchlostnej cesty. Jedná sa o sprievodné porasty poľných ciest a rozptýlenú krajinotvornú zeleň v poľnohospodárskej krajine. Podľa vykonanej inventarizácie drevín dôjde k výrubu 570 ks stromov a 4 510 m² kríkových porastov, ktorých spoločenská hodnota predstavuje sumu 462 270,39€.

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná - Holice, nedôjde k zásahom do biotopov európskeho významu.

VIII. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

v socioekonomickej sfére

Počas výstavby rýchlostnej cesty sa predpokladá úzka spolupráca investora, dodávateľa stavby a dotknutých obcí s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo dotknutého územia. Bude potrebné riešiť zabezpečenie súhlasu na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení intravilánom obcí a stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov. Na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.), ako aj bezpečnosti a zmiernenia negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydí v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.).

Citlivou oblasťou sú majetkové ujmy dotknutého obyvateľstva. Zmiernenie tohto vplyvu je možné len adekvátnou kompenzáciou strát zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 Z.z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých občanov a mestského, či obecného zastupiteľstva.

za záber poľnohospodárskej pôdy

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa pôd vyplývajú z príslušných legislatívnych predpisov, konkrétne zo zákona 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, resp. zákon č. 219/2008 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 220/2004 Z.z..

za výrub drevín rastúcich mimo les

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 Z.z., ktorou sa mení Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z.). Orgán ochrany prírody (obec) v súhlase s výrubom drevín stanoví podmienky výrubu aj podmienky náhrady za likvidované dreviny v podobe náhradnej výsadby alebo úhrady finančnej čiastky vo výške spoločenskej hodnoty likvidovaných drevín.

IX. POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA

Stavba rýchlostnej cesty R7 bola v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov posudzovaná v novembri 2009. Záverečné stanovisko MŽP SR Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice bolo vydané dňa 28.6.2010,

Záverečné stanovisko na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti odporúčalo pre realizáciu navrhovanej činnosti: „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná - **Holice**“ variant A modrý **alebo** kombinácia variantu A modrého a E fialového, kde po cca 10 km variantu A modrého bude rýchlostná cesta pokračovať vo variante E fialový.

V Záverečnom stanovisku boli odporúčané úpravy, ktoré sa premietli do dokumentácie pre územné rozhodnutie. Medzi pôvodne posudzovaným variantom a variantom rozpracovanom v stupni DÚR sú nasledovné rozdiely:

Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných zmien :

- zmeny v umiestnení rýchlostnej cesty R7,
- zmeny v objektoch križovatiek,
- zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest,
- objekty preložiek a rekonštrukcií ciest, navrhnuté v rámci DÚR, ktoré neboli uvedené v Správe o hodnotení (EIA),
- zmeny v mostných objektoch, vyplývajúcich zo zmien polohy R7,
- mostné objekty, navrhnuté v rámci DÚR, ktoré neboli uvedené v Správe o hodnotení,
- zmeny v objektoch strediska správy a údržby rýchlostnej cesty,
- zmeny v objektoch odpočívadiel,
- zmeny v preložkách inžinierskych sietí, ktoré vyplynuli z podrobného geodetického zamerania, pripomienok správcov sietí a z koordinácie s ostatnými objektmi predmetnej stavby
- zmeny v protihlukových opatreniach

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice je posunutý až za križovátku Dunajská Lužná, cca. 280 m v smere staničenia, nakoľko celá križovátka aj s prilahlým úsekom R7 bola zaradená do úseku R7 Bratislava – Dunajská Lužná.

V úseku od km 0,000 do 2,500 R7 (ďalej všetky staničenie podľa DÚR) sa trasa rýchlostnej cesty posunula južným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 41 m, v úseku od km 2,500 do 4,000 sa trasa rýchlostnej cesty posunula severným smerom v najvzdialenejšom mieste o cca 13 m. Tento posun bol podmienený zmenou smerového vedenia v predchádzajúcom úseku Bratislava – Dunajská Lužná.

Ďalšou zmenou je aj zmena kategórie rýchlostnej cesty v km 0,000 – 0,360 na R 31,5/120. Uvedené zmeny nepredstavujú principiálnu zmenu riešenia Vplyvy na obyvateľstvo a na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s pôvodne posudzovaným rozsahom riešenia podľa variantov.

Všetky zmeny vznikli v procese prípravy projektovej dokumentácie stavby ako výsledok optimalizácie trasy na základe pripomienok zástupcov dotknutých obcí, orgánov a odborných organizácií, oprávnených vyjadrovať sa k technickému riešeniu navrhovanej stavby. Uvedené zmeny v polohe rýchlostnej cesty mali za následok zmeny v detailnom riešení ostatných objektov.

Trasa projektovanej rýchlostnej cesty je vedená v koridore variantu, ktorý odporúčalo Záverečné stanovisko MŽP SR zo dňa 28.06.2010.

Z hľadiska vodných zdrojov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Trasa odporúčaného variantu aj navrhovanej zmeny je situovaná v území, v ktorom sa nenachádzajú žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia, v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny tu platí I. stupeň ochrany, a nedochádza ani k stretu, resp. k priblíženiu sa k územiám európskeho významu alebo k chráneným vtáčím územiám, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej činnosti.

Významnou zmenou vo vzťahu k obyvateľstvu je aktualizácia rozsahu protihlukových opatrení. Celkove sa výrazne zväčšil rozsah protihlukových stien, z 1 350 m (v EIA), na 13 875 m (v DÚR). V úseku rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice sa navrhuje výstavba 10-tich protihlukových stien v celkovej dĺžke 13875 m. Zmeny v návrhu protihlukových opatrení vyplývajú zo zmien v legislatívnych predpisoch a pripomienok dotknutých obcí. Objekty protihlukových stien sú integrované v objekte rýchlostnej cesty R7, samotné nepredstavujú žiadny nový záber plôch. Z hľadiska ochrany obyvateľstva pred nepriaznivým účinkom hluku znamenajú významný pozitívny vplyv.

Zmeny navrhovanej činnosti možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pozitíva navrhovanej činnosti obyvateľia obcí, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.

Zmena navrhovanej činnosti teda nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Vplyvy na obyvateľstvo a na prírodné prostredie môžeme v porovnaní s pôvodne posudzovaným rozsahom riešenia podľa variantov hodnotiť ako porovnateľné.

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

V Bratislave, jún 2013

Vypracoval: Ing. Ján Longa