

## VI. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Tento zámer „R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ je vypracovaný podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz je nájsť nový koridor rýchlostnej cesty prepojenia pripravovanej diaľnice D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever po existujúcu križovatku Prievoz na diaľnici D1 s plynulou a bezpečnou prevádzkou, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých mestských častí hl. mesta SR Bratislavy.

Hodnotená činnosť je umiestnená na území Bratislavského kraja, hlavného mesta SR – Bratislavy, v okrese Bratislava II., MČ Bratislava – Ružinov, k.ú. Ružinov, k.ú. Nivy a MČ Bratislava – Podunajské Biskupice, k.ú. Podunajské Biskupice. Trasa navrhovanej činnosti začína v existujúcej mimoúrovňovej križovatke Prievoz na prevádzkovej diaľnici D1, následne obchádza v západnom, resp. východnom smere existujúci priemyselný areál podniku Slovnaft, a.s., ďalej južne od podniku Slovnaft, a.s. je vedená cez poľnohospodársky využívané územie. Koniec úseku nadväzuje na stavbu pripravovanej diaľnice D4 v mieste mimoúrovňovej križovatky Ketelec s pripravovanou rýchlostnou cestou R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná.

Začiatok úsekov navrhovanej činnosti a tým aj začiatok trasovania navrhnutých variantov (A1, A2, B, D) je v mieste existujúcej mimoúrovňovej križovatky (MÚK Prievoz) v trase existujúcej diaľnice D1. Koniec úsekov hodnotenej činnosti je vo všetkých variantoch v navrhovanej MÚK Ketelec, ktorá je situovaná v dvoch polohách v trase navrhovanej diaľnice D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever.

Celková dĺžka trasy navrhovanej činnosti bude predstavovať:

- o trasa variantu A1 – (červený) .....6,675 km,
- o trasa variantu A2 – (fialový) .....6,949 km,
- o trasa variantu B – (modrý) ..... 8,848 km,
- o trasa variantu D – (zelený) .....7,729 km.

Trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku: „R7 Bratislava, Prievoz – Bratislava, Ketelec“ je definovaná v dokumente: „Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 – 2014“. Rýchlostná cesta R7 má v rámci koncepcie rozvoja cestných komunikácií naplniť hlavný intenzifikačný cieľ, ktorým je vybudovanie novej kapacitnej rýchlostnej cesty, ktorá bude vyhovovať súčasným a výhľadovým dopravným nárokom v danom území.

Dôvodom realizácie rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku je eliminácia každodenných kongescií dopravy na vstupe do Bratislavy v smere od Dunajskej Stredy. Nový koridor R7 v úseku Prievoz – Ketelec preberie značnú časť dopravy z existujúcej cesty I/63, čím dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy na vstupe do hl. mesta SR Bratislavy.

Stavba bude priamo nadväzovať na MÚK Prievoz a prepojí prostredníctvom navrhovanej MÚK Ketelec navrhovanú stavbu D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever s Bajkalskou, resp. Prístavnou ulicou. Stavba prispeje k významnému odľahčeniu dopravy, resp. zníženiu prejazdov v smere k Prístavnému mostu a k mostu Apollo.

Po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky pre výhľadové obdobie rokov 2015, 2025, 2035 pri predpokladaných intenzitách dopravy pri všetkých navrhovaných variantoch nebude dochádzať v zmysle platnej legislatívy k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v území, čo bolo potvrdené vo výsledkoch emisnej štúdie.

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti a najmä navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia (pri dodržaní navrhovaných opatrení) a imisnej záťaže, nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia a jeho okolia.

Medzi **negatívnymi vplyvmi** výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti boli identifikované: záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy, zásah do záhradkárskych lokalít, zásah do prvkov Územného systému ekologickej stability (ÚSES) a sčasti do biotopov európskeho významu (lesné porasty), výrub stromov. Presný počet stromov a krov určených na výrub a ich spoločenská hodnota budú stanovené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Kompenzáciou za likvidovanú stromovú a kríkovú zeleň bude realizovaná náhradná výsadba zelene na svahoch, v priestoroch križovatkových vetiev rýchlostnej cesty R7. Ide o vplyvy lokálne, bez výraznejšieho regionálneho dopadu.

Obyvateľom, kde dôjde realizáciou navrhovanej činnosti k zabratiu majetku – nehnuteľností a pozemkov, bude tento majetok nahradený, resp. dôjde k finančnej náhrade v rámci platnej legislatívy.

Výstavbou hodnotenej komunikácie dôjde k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce najmä terestrické živočíchy, ktoré je potrebné eliminovať technickými opatreniami – realizáciou oplotenia po oboch stranách navrhovanej komunikácie a vybudovanie „zeleného mostu“ v lokalite Ketelec, ďalej je potrebné realizovať sadovnícke a vegetačné úpravy a pod.

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do lokalít chránených vtáčích území ani lokalít RAMSAR.

Vzhľadom na vplyv urbanizovaného prostredia na okrajové časti lokality CHVÚ v susedstve riešeného územia, vedenie trasy po súčasnom teréne (max. 1,5 m násyp), plánované vegetačné úpravy a realizované opatrenia (ekodukt, presklená protuhluková stena v dĺžke cca 1,0 km) pre elimináciu vplyvu prevádzky stavby sa domnievame, že vedenie trasy v koridore variantu A1, resp. A2 je v území prijateľné a únosné a nebude mať deštruktívny vplyv na priaznivý stav druhov a biotopov chráneného vtáčieho územia.

Navrhovaná činnosť v trase variantu B – (modrý) a variantu D – (zelený) nezasahuje do lokalít európskeho významu. Trasa variantu A1 – (červený) a variantu A2 – (fialový) čiastočne zasahuje do okrajovej časti SKUEV0295 Biskupické luhy v úseku cca 4,33 – 4,46 km (variant A1), resp. v úseku cca 4,42 – 4,55 km (variant A2), v dĺžke cca 130 m, čo predstavuje záber cca 0,040% z celkovej plochy územia európskeho významu.

Konštatujeme, že realizáciou stavby s navrhovanými vyššie spomínanými technickými opatreniami nedôjde k výraznému zníženiu a ovplyvneniu populácií a priaznivého stavu väčšiny druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany lokality európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy. Stavba nevyvolá fragmentáciu lokality európskeho významu v takom rozsahu, čo by spôsobilo narušenie jej integrity či zánik jej vnútorných prostredí priľahlých častí biotopov.

Medzi ďalšie negatívne vplyvy hodnotenej činnosti na podzemné vody môžeme zaradiť znečisťovanie podzemných vôd vplyvom posypových materiálov v jarnom a zimnom období a vplyvom prípadných havárií. Pre elimináciu negatívnych vplyvov odporúčame používanie šetrných inertných posypových materiálov, ktoré nemajú výrazne negatívny znečisťujúci vplyv na okolie (vegetácia, povrchové vody, pôda a pod.). Pre prípad havárií treba použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.

V trase navrhovanej činnosti sa počíta s vybudovaním cestnej kanalizácie v strednom deliacom páse, resp. v nespevnenej krajnici komunikácie. Odpadové vody z povrchového odtoku z vozovky budú vyvedené cestnou kanalizáciou (kanalizačné stoky) v začiatkových úsekoch trasy R7 priamo do recipientu v území (rieka Malý Dunaj). Na úsekoch prechodu trasy R7 cez Chránenú vodohospodársku oblasť Žitný ostrov (územie južne od rieky Malý Dunaj) budú osadené retenčné nádrže a dažďové sedimentačné nádrže, ktoré budú vybavené odlučovačom ropných látok (ORL). Prečistené odpadové vody z povrchového odtoku budú vyvedené do vsakovacích priekop alebo studní. Povrchové vody zo svahov telesa rýchlostnej cesty R7 budú vsakované do terénu.

Trasa navrhovanej činnosti vo variante A1, resp. A2 nezasahuje do vyhlásených PHO vodných zdrojov (v zmysle zákona NR SR č. 384/2009 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách).

Navrhovaná činnosť vo variante B a variante D je v polohe cca 4,1 km až 4,4 km v kolízii s existujúcou hydraulickou clonou (čerpacie vrty) podniku Slovnaft, a.s. To bude mať za následok znefunkčnenie hydraulickej ochrany podzemných vôd podniku a dôjde k úniku voľných i rozpustených ropných látok spod areálu podniku. Vzhľadom na smerovanie prúdenia podzemných vôd v smere západ – východ by znefunkčnenie časti hydraulickej clony nachádzajúcej sa vo východnej časti areálu podniku spôsobilo kontamináciu zvodnených vrstiev podzemných vôd a ich transport mimo areál podniku do lokality CHVO Žitný ostrov. Ide o vplyv významne negatívny. Nápravným opatrením, v prípade realizácie variantov B a D, môže byť vybudovanie časti hydraulickej clony v novej polohe mimo navrhovanú rýchlostnú cestu R7.

Medzi **pozitívne vplyvy** realizácie navrhovanej činnosti možno zaradiť nasledujúce skutočnosti:

- zlepšenie priepustnosti a kvality najmä zdrojovej (cieľovej) dopravy na vstupe do hl. mesta SR Bratislavy,
- zlepšenie životného prostredia v bezprostrednom okolí existujúcej cesty I/63, resp. Slovnaftskej ul., (pokles hluku, imisíí, zvýšenie bezpečnosti, zníženie nehodovosti),
- dôjde k prepojeniu Bajkalskej, resp. Prístavnej ulice na navrhovanú stavbu D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever,
- stavba prispeje k významnému odľahčeniu dopravy, resp. zníženiu prejazdov v smere k Prístavnému mostu a k mostu Apollo,
- prepojením Slovnaftskej ul. a Prístavnej ulice dôjde k lepšiemu prerozdeleniu dopravnej obsluhy v oblasti nákladného prístavu Bratislava.

### Záverečné zhodnotenie

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považujeme realizáciu stavby za prijateľnú a potrebnú z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú a v území únosnú.

**Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov činnosti na životné prostredie a vyššie uvedených skutočností môžeme konštatovať, že všetky navrhované varianty sú realizovateľné. Z pohľadu multikriteriálneho hodnotenia za optimálny variant môžeme pokladať trasu variantu A2, ktorý má pred trasou variantu A1 miernu preferenciu.**

K tomuto záveru sme dospeli na základe vyhodnotenia 21 kritérií, zahrňujúce oblasti: technicko – ekonomické, dopravné, vplyvy na obyvateľstvo a životné prostredie a socio - ekonomické ukazovatele, ako aj z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopadu na obyvateľstvo dotknutých mestských častí.