



**MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

*[Signature]*

OBECNÝ ÚRAD ROVINKA	
05 -06- 2017	
Podacie číslo: 1910	Číslo spisu: 231/2017
Prílohy/listy:	Vybavujúci: SD

Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Bratislava 29. 05. 2017  
Číslo: 4182/2017-1.7/ml

**ROZHODNUTIE  
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR), ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznamenia o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná (zmena 5)“, predloženého navrhovateľom Slovenská republika, zastúpená MDV SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná (zmena 5)“

**sa nebude posudzovať.**

**Odôvodnenie**

**A) PROCESNOSŤ**

- 1) Navrhovateľ, Slovenská republika, zastúpená MDV SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava, doručil dňa 10. 03. 2017

Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR) *Oznámenie o zmene.*

Zmena navrhovanej činnosti sa týka zmeny v nasledovných objektoch:

- a) zmeny v objekte 101 rýchlosnej cesty R7,
- b) zmeny v objektoch prístupových, poľných ciest, obchádzok a hospodárskeho zjazdu,
- c) zmeny v mostných objektoch,
- d) zmeny v preložkách inžinierskych sietí.

2) MŽP SR zaslalo *Oznámenie o zmene* všetkým subjektom listom č. 4182/2017-1.7/ml zo dňa 14. 03. 2017. Pre konanie bola podkladom dokumentácia *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlosná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná (zmena 5)“, ktorá bola zároveň zverejnená na webovom sídle MŽP SR na adrese:*

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/zmena-5-rychlostna-cesta-r7-bratislava-dunajska-luzna>

Subjektom boli doručené listy od 17. 03. 2017 do 27. 03. 2017.

- 3) K *Oznámeniu o zmene* boli doručené stanoviská na MŽP SR od zainteresovaných subjektov v dňoch od 03. 04. 2017 - 11.04.2017.
- 4) MŽP SR listom č. 4182/2017-1.7/ml zo dňa 18. 04. 2017 upovedomilo podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia.
- 5) MŽP SR listom č. 4182/2017-1.7/ml zo dňa 24. 04. 2017 zaslalo na navrhovateľa žiadosť o informáciu podľa § 29, ods. 10 zákona.
- 6) Navrhovateľ odpovedal listom zo dňa 16.05.2017.

## B) STANOVISKÁ K OZNÁMENIU O ZMENE

### **Stanoviská k navrhovanej zmene**

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:

#### **Hlavné mesto SR, Bratislava (list zo dňa 29.3.2017)**

Na základe zhodnotenia zmena nepredstavuje zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

#### **Obec Dunajská Lužná (list zo dňa 20.4.2017)**

Zaslala informáciu o vyvesení a zvesení Oznámenia o zmene.

#### **Obec Rovinka, oznamenie o vyvesení (list doručený zo dňa 26.4.2017)**

Zaslala informáciu o vyvesení a zvesení Oznámenia o zmene.

**ŠOP SR, Banská Bystrica** (list zo dňa 29.3.2017)

Uvádza, že údaje v Oznámení o zmene sú všeobecné, nekonkrétné a tým aj nekontrolované. Stotožňuje sa však so stanoviskom RCOP v Bratislave, ktoré nepožaduje ďalšie posudzovanie.

**OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP v sídle kraja** (list zo dňa 4.4.2017)

Má nasledujúce pripomienky

- ekodukt SO 204 v km 3,333 neprepájať s existujúcimi poľnými cestami pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky.
- výrub realizovať len v nevyhnutnom rozsahu
- zabezpečiť ochranu existujúcich drevín, ktoré rastú v blízkosti navrhovanej stavby podľa STN 83 7010

**OÚ Bratislava, odbor cestnej dopravy a PK,** (list zo dňa 28.3.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie. Nemá pripomienky.

**OÚ Senec, odbor starostlivosti o ŽP,** (list zo dňa 4.4.2017)

Upozorňuje na skutočnosť, že úsek sa nachádza v chránenom území Žitného ostrova, a preto je potrebné dodržiavať príslušné zákony na ochranu vód.

Požaduje dodržať všetky revitalizačné opatrenia.

Minimalizovať zásah do chránených území.

Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

**OÚ Senec, odbor cestnej dopravy a PK,** (list zo dňa 4.4.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

**Okresné riadiťstvo Hasičského a ZZ, Pezinok,** (list zo dňa 28.3.2017)

Nepredpokladá negatívny vplyv z hľadiska ochrany pred požiarmi.

**MO SR,** (list zo dňa 31.3.2017)

Nemá pripomienky.

**MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny** (list zo dňa 4.4.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

**MDV SR, útvar hlavného hygienika,** (list zo dňa 4.4.2017)

Súhlasí s navrhovanou zmenou. Požaduje v ďalšej dokumentácii pre povolujúce konanie vypracovať aktuálnu hlukovú dokumentáciu.

**Obvodný banský úrad, Bratislava,** (list zo dňa 28.3.2017)

V záujmovom území sa nenachádzajú ložiská vyhradených nerastov a nie sú ani iné záujmy, ktoré by bolo potrebné chrániť podľa banských predpisov.

## **Vyhodnotenie stanovísk**

Všetky subjekty zaslali kladné stanovisko.

## **Vyhodnotenie pripomienkujúcich subjektov**

**Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja**

### Pripomienka:

*Ekodukt SO 204, v km 3,333 neprepájať s existujúcimi polnými cestami pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky. Ekodukt predstavuje špeciálny mostný objekt, ktorý prekonáva umelú líniovú prekážku (dialnica, rýchlosťná komunikácia) v migračných trasách divokej zveri a má slúžiť na migráciu živočíchov, najmä veľkých cicavcov a znížiť negatívne dopady fragmentácie krajiny. Ich existencia na dopravných stavbách znižuje riziko stretu vozidiel prebiehajúcimi zvieratami. Ako ekodukty sa obvykle označujú nadchody pre zver. Z toho dôvodu je potrebné, aby ekodukt (SO 204) bol vytvorený len pre migrujúce zvieratá.*

### Stanovisko spracovateľa Oznámenia o zmene:

Lokalizácia ekoduktu SO 204, v km 3,333 bola navrhnutá podľa požiadaviek ochranárov. Technické parametre ekoduktu, situovanie polnej cesty na ekodukte, ako aj vegetačné úpravy na tomto objekte boli odsúhlasené v stupni DÚR, ako aj DSP a ŠOP SR súhlasila s navrhovaným riešením. Parametre ekoduktu, podľa názoru ochranárov, umožnia v danom priestore bezproblémovú migráciu zveri aj pri situovaní polnej cesty na ekodukte. Využívanie polnej cesty bude len sezónne a veľmi sporadické a nepredpokladá sa, že by došlo k ovplyvneniu migrácie zveri, ktorá je časovo obmedzená na skoré ranné hodiny (brieždenie) a v podvečerných hodinách.

Navrhovaná zmena bola taktiež konzultovaná s pracovníkmi RC OP ŠOP SR a taktiež neboli vznesené žiadne nesúhlasné vyjadrenia.

## **Okresný úrad Senec, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek posudzovania vplyvov na životné prostredie**

- *problematika odvodnenia cesty*

### Stanovisko spracovateľa Oznámenia o zmene:

Spracovateľ Oznámenia o zmene upozorňuje, že predmetom Zmeny č.5 nie je odvodnenie rýchlosnej cesty. Tento objekt je **predmetom zmeny č. 6, ktorý je v súčasnosti v zisťovacom konaní**.

Zároveň upozorňujeme, že na predmetnú stavbu v stupni DÚR bol vypracovaný:

Hydrogeologický posudok (INGEO-ighp č. úlohy 124 010, vypracoval: Mgr. Vojtech Méry), ktorom sa konštatuje:

Zosumarizovaním doteraz získaných vedomostí a poznatkov o geologickej stavbe, o hydrogeologických a hydrochemických pomeroch širšieho okolia projektovanej rýchlosnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná, ako i intenzita doterajšieho vplyvu existujúcich komunikácií, bez výrazného negatívneho vplyvu na dve zložky životného prostredia (horninové prostredie a podzemnú vodu), nás oprávňuje predpokladať, že výstavbou a prevádzkovaním systému vypúšťania zrážkových vôd z rýchlosnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná do horninového prostredia v hraniciach ochranného pásma II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Čilištové a ochranného pásma Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov nedôjde k ohrozeniu ich kvantity a kvality.

## **Vyjadrenie MŽP SR**

S uvedenými vyjadreniami spracovateľa Oznámenia o zmene sa MŽP SR stotožňuje.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

## **C) POSÚDENIE VPLYVOV**

MŽP SR pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, okrem dokumentácie Oznámenie o zmene, použilo primerane aj kritériá pre zistovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská počas procesu takto:

### **Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť**

Na základe výsledkov procesu posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, MŽP SR vo svojom Záverečnom stanovisku (č. 5461/07-7.3/ml) zo dňa 9.6.2009 odporučilo variant A. Listom MDPT SR zo dňa 22.7. 2010 adresovaný na NDS, a.s., určilo pre ďalšiu prípravu a výstavbu rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná variant A, červený.

V procese prípravy DÚR - dokumentácie pre územné rozhodnutie (Zmena č.1) došlo k zmenám v zmysle odporúčaní v Záverečnom stanovisku MŽP SR pre R7 Bratislava – Dunajská Lužná. Ďalšie 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.

Uvedené zmeny boli predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, predloženého spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s. v júni 2013. Ministerstvo životného prostredia SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 26.8.2013 vyjadrenie č. 5087/2013-3.4/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlosná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.

V rámci spracovania DSP - dokumentácie pre stavebné povolenie (Zmena č.2) došlo k zmenám oproti dokumentácii pre územné rozhodnutie (DÚR), ktoré boli predmetom ďalšieho oznamenia. Koncepcne je riešenie DSP v súlade s DÚR. Zmena navrhovaných objektov stavby sa týka samotného telesa rýchlostnej cesty R7 a súvisiaceho technického riešenia predmetnej stavby. Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR nemení koridor/trasu rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná a rešpektuje existujúce príahlé chránené územia, migráciu zveri, ako aj väzby medzi identifikovanými prvkami ÚSES v území.

MŽP SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 22.09.2015 rozhodnutie vydané v zistovacom konaní č. 6583/2015-3.4/ml, podľa ktorého u

zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

V rámci **zmien dokumentácie pre stavebné povolenie** bola vypracovaná **Zmena č.3** (11/2016), ktorá rieši nasledujúce zmeny:

- a) zmeny v objekte 101 rýchlostná cesta R7,
- b) zmeny v objektoch križovatiek, preložiek a rekonštrukcií ciest a oporných múrov
- c) zmeny v mostných objektoch
- d) zmeny v preložkách inžinierskych sietí

MŽP SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 02.01.2017 rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 2455/2017-1.7/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ sa **nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv** na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

V ďalšom balíku zmien dokumentácie pre stavebné povolenie bola vypracovaná **Zmena č.4**, ktorá riešila len objekt 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7.

MŽP SR na základe posúdenia Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vydalo dňa 16.01.2017 rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 2558/2017-1.7/ml, podľa ktorého u zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava - Dunajská Lužná“ **v objekte 501 Kanalizácia rýchlostnej cesty sa predpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie**, a preto je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

**Vzhľadom na predpokladaný podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie navrhovateľ sa rozhodol neuvažovať v ďalšom riešení s touto zmenou.**

**Rozsah navrhovanej činnosti (vyjadrený v technických jednotkách)** (zmena č.5)  
Zmena č. 5 vychádza z ďalšej optimalizácie technického riešenia predmetnej stavby.

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá na začiatku v dĺžke cca 800 – 1500 m v kategórii R31,5/100 – (6 pruhová komunikácia), ďalej pokračuje až do konca úseku v kategórii R24,5/100 (4pruhová komunikácia).

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 je v plánovanej mimoúrovňovej križovatke (MÚK) „Ketelec“ (R7 s diaľnicou D4), v blízkosti územia ťažby štrkopieskov Podunajské Biskupice, cca 1,8 km južne od Slovnaftu, a.s., v MČ Bratislava – Podunajské Biskupice, kde nadvázuje na pripravovaný úsek stavby „Rýchlostná cesta R7 BA Prievoz – BA Ketelec“. Trasa rýchlostnej cesty R7 obchádza chránené územie európskeho významu Natura 2000, Ramsarskú lokalitu Dunajské Luhy a CHKO Dunajské Luhy vo vzdialosti cca 159 m až 200 m, ďalej pokračuje juhovýchodným smerom juhovýchodne od obcí Rovinka a Dunajská Lužná, pričom obchádza biocentrum miestneho významu mBC3 Lučina a jazierko v mBC1 Kamenný pasienok. Medzi Dunajskou Lužnou a obcou Kalinkovo mimoúrovňovo mostom križuje pozostatok bývalého dunajského ramena, starú dunajskú hrádzu a existujúcu cestu III/0635. Predmetný úsek rýchlostnej cesty R7 končí v MÚK „Dunajská Lužná“ (R7 s cestou

I/63) medzi Dunajskou Lužnou a Šamorínom, kde sa napojí na úsek „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“.

Zmena č.5 rieši nasledovné objekty:

- a) zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7
- b) zmeny v objektoch prístupových, poľných ciest, obchádzok a hospodárskeho zjazdu
- c) zmeny v mostných objektoch
- d) zmeny v preložkách inžinierskych sietí

### **Porovnanie posudzovaného riešenia (DSP) a zmien navrhovaného riešenia (DSP)**

#### **a) Zmeny v objekte 101 rýchlostnej cesty R7**

##### Výškové vedenie:

Zmenou oproti predchádzajúcemu riešeniu je úprava pozdĺžneho profilu. Účelom zmeny je zníženie potrebného množstva násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií). Navrhované sú dve alternatívy technického riešenia, ktoré sa od seba líšia výškou nivelety:

##### **alternatíva 1**

- úprava nivelety v úseku km cca. 1,000 – 1,700 v rozmedzí cca. -0,2m až +1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 1,700 – 2,100 do cca 1,5m
- úprava nivelety v úseku km cca. 2,100 – 3,000 v rozmedzí cca -0,2m až +1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,000 – 3,500 do cca 1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,500 – 3,900 do cca 0,7m
- úprava nivelety v úseku km cca. 4,400 – 5,200 v rozmedzí cca -3,0m až +0,5m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 7,600 – 8,225 do cca 1,0m

##### **alternatíva 2**

- úprava nivelety v úseku km cca. 1,100 – 1,700 v rozmedzí cca -0,2m až +1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 1,700 – 2,400 do cca 1,5m
- úprava nivelety v úseku km cca. 2,400 – 2,950 v rozmedzí cca -0,2m až +1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 2,950 – 3,500 do cca 1,0m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 3,500 – 3,900 do cca 0,7m
- úprava nivelety v úseku km cca. 3,900 – 4,600 v rozmedzí cca -0,2m až +0,5m
- úprava nivelety v úseku km cca. 4,600 – 5,200 v rozmedzí cca -3,0m až +0,5m
- zvýšenie nivelety v úseku km cca. 7,600 – 7,950 do cca 1,0m

V úseku km cca 0,250 – 1,3 môže byť ešte niveleta upravená s ohľadom možné riešenie kanalizácie v tejto časti R7 a zníženie nepriaznivého vplyvu povrchovej (dažďovej) vody na zemné teleso R7. V ostatných úsekokach R7 môžu byť ešte zmeny na nivelete s ohľadom na možnú zmenu odvodnenia rýchlostnej cesty. V oblasti križovatky Ketelec môže byť niveleta upravená s ohľadom na výškové vedenie diaľnice D4 a R7 Ketelec Prievoz.

##### Zmena v šírkovom usporiadaní:

Oproti predchádzajúcemu riešeniu je rýchlostná cesta R7 navrhnutá na začiatku v dĺžke cca 800 – 1500 m v kategórii R31,5/100 (6 pruhová komunikácia), d'alej pokračuje až do konca

úseku v kategórii R24,5/100 (4 pruhová komunikácia). Predchádzajúce riešenie rýchlostnej cesty bolo v celom úseku v kategórií R24,5/100. Zmena je navrhnutá z dôvodu spresnenia intenzít dopravy v uvažovanom výhľadovom časovom období. Zmenou kategórie dôjde k zúženiu vlastného telesa rýchlostnej cesty, nebudú preto potrebné žiadne dodatočné zábery pôdy.

Všetky mostné objekty ponad rýchlostonú cestu ako aj prekládky jestvujúcich inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, aby bolo v budúcnosti umožnené jej výhľadové rozšírenie na kategóriu R31,5/100.

#### Zmeny v prieplastocho:

V objekte 101 sú všetky prieplasty riešené ako migračné objekty. V rámci tejto zmeny dôjde k zjednoteniu rozmerov prieplastov tak, aby svetlý rozmer bol min. 2x1m (šxh). Ďalej môže dôjsť k miernym posunom v polohe prieplastu s ohľadom na nové predrealizačné zameranie terénu, návrh zemného telesa R7 a návrh preložiek a prvkov (šachiet, stĺpov, atď.) inžinierskych sietí do vzdialenosťi max 60 m. Prieplasty budú navrhnuté v súlade s technickým predpisom TP 067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, Projektovanie, výstavba, prevádzka a oprava.

#### Smerové vedenie:

Smerové vedenie R7 sa nemení, oproti pôvodnému riešeniu v DSP nenastali žiadne zmeny. Celková dĺžka rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná sa nezmenila, je 0,200 km + 8,225 km, tzn. spolu 8,425 km.

#### Konštrukcia vozovky:

V rámci tejto zmeny dôjde k úprave konštrukcie vozovky na vozovky s asfaltovými vrstvami. Pôvodne bola vozovka navrhnutá s cementobetónovým krytom.

#### Zmena podložia pod telesom komunikácie:

V rámci tejto zmeny dôjde k úprave sanačných opatrení pod telesom ciest na základe spresneného inžinierskogeologického prieskumu a na základe skutočných pomerov na stavenisku.

### b) Zmeny v objektoch prístupových, polných ciest, obchádzok a hospodárskeho zjazdu

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
111	Prístupová cesta k horární Topoľové v km 1,236 R7	111	Prístupová cesta k horární Topoľové v km 1,236 R7	Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva

				násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
113	Poľná cesta v km 3,311 R7	113	Poľná cesta v km 3,311 R7	Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a niveletry prispôsobením sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a Prispôsobenie polohy poľnej cesty úprave mosta 204 (bez potreby dodatočných záberov pôdy). - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
114	Preložka poľnej cesty v km 4.707 R7	114	Preložka poľnej cesty v km 4.707 R7	Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a niveletry prispôsobením sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a Prispôsobenie polohy poľnej cesty úprave mosta 205 (bez potreby dodatočných záberov pôdy). - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
115	Hospodársky zjazd na starej hrádzi v km 5,170 R7	115	Hospodársky zjazd na starej hrádzi v km 5,170 R7	Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a niveletry prispôsobením sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)

				zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)
151	Obchádzka na ceste I/63 a prístup na pozemky v km 7,900 R7	151	Obchádzka na ceste I/63 a prístup na pozemky v km 7,900 R7	Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a niveletry prispôsobením sa nivelete R7, aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) - zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a na základe aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie)

Zmena podložia pod telesom vybraných komunikácií bola v pôvodnej DSP navrhnutá pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement), výmenou zeminy pod násypom, alebo použitím geomreží z polymerových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je možnosť použitia všetkých spôsobov zmeny podložia pri vybraných cestných objektoch, napr. pri objekte kde bola navrhnutá stabilizácia podložia, je teraz možnosť použitia aj ostatných spôsobov zmeny podložia (výmena podložia, použitie geosyntetík) a naopak.

Ďalšou zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mostov. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

### c) Zmeny v mostných objektoch

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej
2 0 1 - 0 1	Most na R7 v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec -monolitický trojtrámový most -počet polí: 4 -rozpäťia PM: $22,48 + 28,50 + 29,50 + 26,58$ m LM: $23,25 + 29,50 + 31,50 + 25,55$ m -rozmery mostných otvorov: PM 1.pole = $15,90 \text{ m} \times 6,40 \text{ m}$ 2.pole = $23,54 \text{ m} \times 6,65 \text{ m}$ 3.pole = $24,51 \text{ m} \times 6,76 \text{ m}$ 4.pole = $17,15 \text{ m} \times 7,06 \text{ m}$ LM: 1.pole = $16,00 \text{ m} \times 6,15 \text{ m}$ 2. pole = $24,85 \text{ m} \times 6,30 \text{ m}$ 3. pole = $26,04 \text{ m} \times 6,24 \text{ m}$ 4. pole = $17,10 \text{ m} \times 6,45 \text{ m}$ Podchodná výška cesta $101 = 6,30 \text{ m}$ -šírka NK: $LM + PM = 35,77 \text{ m}$	20 1- 01	Most na R7 v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec -prefabrikovaný most -počet polí: 4 -rozpäťia: $29,5\text{m}$ (približne) $+28,0\text{m}$ (približne) + $30,0\text{m}$ (približne) + $33,0\text{m}$ (približne) -min. rozmery mostných otvorov: 1.pole=Min požiadavka $5,35 \text{ m}$ 2.pole=Min požiadavka $5,35 \text{ m}$ 3.pole=Min požiadavka $5,35 \text{ m}$ 4.pole=Min požiadavka $5,35 \text{ m}$ Musí byť potvrdené s definitívnym tvarom križovatky a taktiež definitívnu niveletou D4. -šírka NK: $LM + PM = 35,8 \text{ m}$ (približne) Musí byť potvrdené s definitívnym tvarom a usporiadaním pruhov križovatky Ketelec.	Zmena: 1.úprava rozpäťia pravý most: z $22,48 \text{ m}$ na $29,50\text{m}$ (približne), z $28,50 \text{ m}$ na $28,0 \text{ m}$ (približne), z $29,50 \text{ m}$ na $30,0 \text{ m}$ (približne) a z $26,58 \text{ m}$ na $33,0 \text{ m}$ (približne) 2.Úprava rozpäťia ľavý most: z $23,25 \text{ m}$ na $29,50\text{m}$ (približne), z $29,50 \text{ m}$ na $28,0 \text{ m}$ (približne), z $31,50 \text{ m}$ na $30,0 \text{ m}$ (približne) a z $25,55 \text{ m}$ na $33,0 \text{ m}$ (približne) 3.šírka nosnej konštrukcie Dôvod: Ekonomickejšie riešenie oproti DSP umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej
2 0 1 - 0 2	Most na R7 - kolektore v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec -doskový most -počet polí: 4 -rozpäťia: 22,0 m, 28,0 m, 28,50 m, 25,50 m -rozmery mostných otvorov: 1.pole = 15,25 m x 6,85 m 2.pole = 23,13 m x 7,05 m 3.pole = 24,10 m x 7,86 m 4.pole = 18,40 m x 8,02 m Podchodná výška cesta 101 = 6,85 m -šírka NK =11,40 m	20 1- 02	Most na R7 - kolektore v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec -prefabrikovaný most -počet polí: 4 -rozpäťia: cca 29,5m (pričíne) +28,0m (pričíne)+30,0m (pričíne)+33,0m (pričíne) -min. rozmery mostných otvorov: 1.pole=Min požiadavka 5,35 m 2.pole=Min požiadavka 5,35 m 3.pole=Min požiadavka 5,35 m 4.pole=Min požiadavka 5,35 m Musí byť potvrdené s definitívnym tvarom križovatky a taktiež definitívnu niveletou D4. -šírka NK = 11,30 m (pričíne) Musí byť potvrdené s definitívnym tvarom a usporiadáním pruhov križovatky Ketelec.	Zmena: 1.Úprava rozpäťí z 22,0 m na 29,5 (pričíne), z 28,50 m na 30,0 m (pričíne) a z 25,50 m na 33, m (pričíne) 2.šírka nosnej konštrukcie Dôvod: Ekonomickejšie riešenie oproti DSP umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie
2 0 2	Most na prístupovej ceste k horárni Topoľové v km 1,236 R7 -integrovaný most -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x22,0 m -rozmery mostných otvorov: 2x(19,25x5,35) -šírka NK: 9,8 m	20 2	Most na prístupovej ceste k horárni Topoľové v km 1,236 R7 -prefabrikovaný most -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x21,05 m -rozmery mostných otvorov: 2x(17,25 m x 5,35 m) -šírka NK: 9,1 m+0,7*	Zmena : 1.zmena typu mosta z monolitického integrovaného na prefabrikovaný most 2.zmenšenie rozpäťia z 22,0 m na 21,05 m Dôvod: Ekonomickejšie riešenie oproti DSP umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej
2 0 4	Ekodukt v km 3,333 R7 -rámová konštrukcia -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x17,375m -rozmery mostných otvorov: 2x(5,35x16,625m) -šírka NK: 59,0 – 69,5m	20 4	Ekodukt v km 3,333 R7 -železobetónová konštrukcia -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x min.18,65 m -min. rozmery mostných otvorov: 2x (5,35 m x 17,85 m) -šírka NK: 59,0 – 69,5 m	Zmena - zväčšenie mostných otvorov. Dôvod – zmena na základe požiadavky verejného obstarávateľa
2 0 5	Most na poľnej ceste v km 4,707 R7 - integrovaný most -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x26,0m -rozmery mostných otvorov: 1.p=23,25x(5,35÷6,72); 2.p=23,25x(5,35÷6,84); -šírka NK: 8,3 m	20 5	Most na poľnej ceste v km 4,707 R7 -prefabrikovaný most -počet polí: 2 -rozpäťia: 2x21,6m -min.rozmery mostných otvorov merané kolmo na os komunikácie:2x (17,25 m x 5,35m) -šírka NK:7,6 m+0,7*	Zmena: 1.zmena šírky NK 2.úprava rozpäti polí z 26,0 m na 21,6 m 3.typ konštrukcie Dôvod: Ekonomickejšie riešenie oproti DSP umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie

\* Ak by celková dĺžka mosta bola väčšia alebo menšia ako 50,0 m, šírka môže byť upravená tak, aby zohľadnila, či je alebo nie je potrebný servisný chodník na moste.

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,  
je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania:
  - plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
  - plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
  - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade.
  - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilota prechádza priamo do piliera.
- Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podložia a statickom výpočte.

#### d) Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutom úseku rýchlosnej cesty R7 a súvisiacich ciest.

Zmena sa týka oznamovacieho vedenia:

obj. 753.1 Ochrana kálov SLOVAK TELEKOM v km 4,551 R7

Zmenu predstavuje nový objekt, kolmo na budúcu R7, v ktorom sa bude nachádzať diaľkový zemný metalický kábel v správe SLOVAK TELEKOM. Kábel musí byť v uvedenom mieste

R7 chránený. Jestvujúci diaľkový kábel bude zameraný, ručne odkopaný a uložený do chráničky.

Navrhnuté preložky inžinierskych sietí sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú nevyhnutnou súčasťou výstavby rýchlostnej cesty R7 ako vyvolané investície.

### **Súvislosť s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území** Predmetná stavba „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná“:

- na začiatku úseku nadväzuje na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Bratislava, Ketelec – Bratislava, Prievoz“ a na stavbu „Dial'nica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever“ (v MÚK „Ketelec“),
- na konci úseku nadväzuje na stavbu „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Lužná – Holice“.

#### **Požiadavky na vstupy**

V rozsahu stavby bola rozhodnutiami príslušných okresných úradov, pozemkový a lesný odbor, odňatá poľnohospodárska pôda na nepoľnohospodárske účely (trvalo a dočasne) a v malom rozsahu aj lesné pozemky boli vyňaté z plnenia funkcií lesa.

Celkový trvalý záber poľnohospodárskej pôdy	50,2684 ha
Celkový trvalý záber lesných pozemkov	0,4449 ha
Celkový trvalý záber ostatných plôch	1,9857 ha

### **Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou**

Koncepcne je navrhovaná stavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná, ako súčasť R7 v úseku Bratislava – Nové Zámky - Lučenec, v súlade s Uznesením vlády č. 882/2008 z 3.12.2008.

**V Územnom pláne regiónu Bratislavský samosprávny kraj** (vypracoval AUREX, s.r.o., 2013) je trasa R7 vedená v trase Bratislava MÚK Prievoz – MÚK Slovnaftská – trasa vedená na západnej strane Slovnaftu - križovatka s D4 MÚK Ketelec – MÚK Dunajská Lužná – hranica BSK – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

Maximálny dopravný efekt rýchlostnej cesty R7 sa dosiahne jej pripojením do D1 v polohe Bajkalskej cesty s trasou na západ od Slovnaftu. Táto poloha má aj pripravený priestor pre dopravnú obsluhu prístavu BA-Pálenisko a bude využívať aj pre trasu pre nadrozumné náklady do prístavu“.

***Navrhovaná trasa je v súlade s Územným plánom regiónu – Bratislavský samosprávny kraj.***

**Stav územno-plánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí:**

**Bratislava** – v územnom pláne hlavného mesta SR Bratislava je trasa rýchlostnej cesty R7 vymedzená vo variante A červenom.

**Rovinka** – v platnom územnom pláne obce Rovinka je vymedzená územná rezerva pre trasu rýchlosnej cesty R7 vo variante A červenom aj vo variante C zelenom.

**Dunajská Lužná** – v územnom pláne obce Dunajská Lužná je vytvorená územná rezerva pre variant A červený a pre variant C zelený.

#### **Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva.**

Navrhované zmeny nepredstavujú zdravotné riziká pre účastníkov dopravy ani pre obyvateľstvo žijúce v koridore stavby.

#### *Etapa výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo*

Stavba bude realizovaná na základe právoplatného 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 etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkovane znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynnimi lokálne ovplyvní dotknuté územie a tým aj časť obyvateľov. Znižením potreby násypového materiálu dôjde k zmierneniu týchto negatívnych účinkov.

Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe.

#### *Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo*

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, napokoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýší bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.

Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. V súvislosti so zmenou nivelety rýchlosnej cesty ako aj aktualizáciou dopravno-inžinierskych podkladov je potrebné vykonať aktualizáciu hlukovej štúdie.

Hospodárenie s odpadom z prevádzky rýchlosnej cesty zabezpečí správca príslušného úseku v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

### **ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH**

#### **Vplyvy na obyvateľstvo**

Hodnotenie vplyvov výstavby a prevádzky predmetnej stavby na obyvateľstvo predstavuje zložitý problém. Stavba vo svojich jednotlivých etapách výstavby bude vplyvať nielen na obyvateľov v bezprostrednej blízkosti, ale aj na obyvateľov žijúcich mimo dotknuté územie. V etape prevádzky bude možnosť negatívneho ovplyvnenia obyvateľov redukovaná realizáciou organizačných a ochranných opatrení (najmä na elimináciu hluku z cestnej dopravy inštalovaním protihlukových stien).

Vplyv rýchlosnej cesty po jej dokončení bude mať priamy pozitívny vplyv na obce Rovinka a Dunajská Lužná. Súčasná doprava vedúca cez intravilán obcí bude prerozdelená a to presmerovaním hlavne tranzitnej dopravy na kapacitnú komunikáciu, čím sa výrazne zníži počet vozidiel pohybujúcich sa cez uvedené obce. Obyvatelia MČ Podunajské Biskupice budú nepriamo pozitívne ovplyvnení iba pri vybudovaní prepojenia R7 (D4) na Bajkalskú prostredníctvom križovatky na D4 Ketelec. Pokial' sa nevybuduje prepojenie na Bajkalskú, ostáva nepriaznivý súčasný stav, ktorý sa bude s pribúdajúcou intenzitou dopravy zhoršovať najmä na Ul. svornosti a priľahlých komunikáciách.

Ostatná časť obyvateľstva dotknutého regiónu bude pozitívne ovplyvnená nepriamo a to zlepšením ich dostupnosti do Bratislavu kapacitnou komunikáciou.

Predmetnou zmenou sa nepredpokladá závažný negatívny vplyv na obyvateľstvo.

#### Zdravotné riziká

Súčasný zdravotný stav obyvateľstva v dotknutých obciach je ovplyvnený demografickým vývojom (starnutie populácie) a súčasnými stresovými faktormi v území aglomerácie mesta Bratislavu a priľahlých obcí. Zastúpenie staršieho obyvateľstva, ktoré je fyzicky aj mentálne zraniteľnejšie ako mladšia generácia, môže štatisticky nepriaznivo ovplyvniť zdravotný stav trvale žijúceho obyvateľstva.

Zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky.

Zdravotné riziká pre miestne obyvateľstvo sa však môžu prejaviť najmä počas výstavby, ale tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

Predmetnou zmenou sa nepredpokladá závažný vplyv na zdravotné riziká.

#### Hluková záťaž

Nepriaznivý vplyv hluku sa môže prejaviť pri dlhodobom stave prekračujúcim povolený hygienický limit. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky hluku na človeka sú závislé na jeho fyzikálnych charakteristikách, t. j. na intenzite, prevažujúcej výške (frekvencii) a na časovom priebehu (ustálený, premenlivý, prerušovaný, impulzívny hluk).

Hluk počas výstavby sa očakáva najmä zo stavebných mechanizmov v tesnej blízkosti staveniska a z prejazdu stavebných strojov. Stavebné mechanizmy počas svojej činnosti vysoko presahujú prípustné hodnoty hluku. Hluk od stavebných strojov je ale dočasný a premenlivý - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí sa obmedzujú stavebné práce tak, že:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7<sup>00</sup> – 21<sup>00</sup>,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8<sup>00</sup> – 13<sup>00</sup>,

- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

Za účelom predikcie hluku z predpokladanej dopravy pri navrhovanej rýchlostnej ceste R7 bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2015).

Obyvateľstvo bude pred hlukom vznikajúcim počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 chránené protihlukovými stenami v celkovej dĺžke 2 115 m. Navrhované protihlukové steny majú za cieľ v dostatočnej miere chrániť obyvateľov a prispieť k dodržaniu prípustných hodnôt v medziach zákona.

V súvislosti so zmenou nivelety rýchlosnej cesty ako aj aktualizáciou dopravno-inžinierskych podkladov je potrebné vykonať aktualizáciu hlukovej štúdie.

#### Znečistenie ovzdušia

V etape výstavby vznikne zvýšené množstvo a rozptyl tuhých/prachových častíc do okolia. Očakáva sa dočasné, krátkodobé zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídiel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín.

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia z dopravy v trase rýchlosnej cesty R7 po uvedení do prevádzky bola vypracovaná exhaláčná štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2015).

Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program Cadna A s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín. Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky. Vyhodnotené boli oxid dusíka a tuhé častice a polietavý prach. Vo výpočte boli uvažované priemerné veterné podmienky a modelový prepočet uvažoval aj s terénnymi charakteristikami.

Model nezahŕňal emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest, ktoré neboli zahrnuté do výpočtu. Sledoval sa len príspevok škodlivín od vozidiel jazdiacich na riešenej komunikačnej sieti.

Prípustné limity v zmysle platnej legislatívy SR (Vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z.z. o kvalite ovzdušia)

	Priemerná koncentrácia znečistujúcej látky	
	Na ochranu zdravia	Na ochranu vegetácie
Oxid dusičitý NO <sub>2</sub>	40 µg.m <sup>-3</sup> / rok	-
Oxidy dusíka NO <sub>x</sub>	-	30 µg.m <sup>-3</sup> / rok
Tuhé častice PM <sub>10</sub>	40 µg.m <sup>-3</sup> / rok	-

Podľa predpokladaného imisného zaťaženia vo výhľadovom období 10 rokov od uvedenia rýchlostnej cesty R7 do prevádzky, nebude dochádzať k prekračovaniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok za kalendárny rok. Odklonením dopravy mimo obcí Rovinka a Dunajská Lužná dôjde k zníženiu produkcie výfukových plynov v ich intraviláne čo bude výrazne pozitívne vplývať aj na obyvateľstvo.

#### Vplyv na kvalitu a pohodu života

Pod kvalitou a pohodu života sa rozumie kvalita základných prvkov bývania, hygiena prostredia, subjektívne faktory vnímania prvkov prostredia. Priamy negatívny vplyv na kvalitu a pohodu života bude mať samotná výstavba rýchlostnej cesty. Obmedzenia ktoré z tejto činnosti vyplývajú budú vplývať na bežný život v dotknutých obciach.

Priame negatívne vplyvy činnosti spojené s výstavbou cesty budú napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov
- narušenie dlhoročne vnímanej krajiny (nové technické prvky v krajinе).

Po uvedení rýchlostnej cesty sa však okamžite prejavia prínosy navrhovanej zmeny pre obyvateľov Rovinky a Dunajskej Lužnej. Znížením dopravného zaťaženia sa zvýsi kvalita a pohoda života najmä obyvateľov v blízkosti cesty I/63 a to znižením hluku, vibrácií a emisií, zvýši sa bezpečnosť premávky a zníži sa riziko nehodovosti.

#### **Vplyvy na horninové prostredie a reliéf**

Vychádzajúc z hodnotenia súčasného stavu možno predpokladať, že vzhľadom na rovinatý, veľmi mierne zvlnený reliéf s miernymi depresiami a málo vyvýšenými agradačnými valmi sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

Navrhovaná trasa R7 je v prevažnej časti vedená v násypoch, čo vyvolá požiadavky na vhodný násypový materiál. Zmena navrhovanej činnosti bude predstavovať zniženie nárokov na násypový materiál.

#### **Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia**

Výstavba rýchlostnej cesty bude mať vplyv na zmeny mikroklimy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu z dôvodov technického riešenia a rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Terénné úpravy môžu spomaliť, alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí komunikácie.

Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{H}_2\text{O}$ ) znečistujúce látky oxid uholnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovanie ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častic na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavia počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na flóru a faunu. poruchy). Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu nárokov na suroviny, čo sa priaznivo prejaví v znížení nárokov na dopravu a tým aj na produkciu výfukových plynov, vrátane plynov poškodzujúcich ozónovú

vrstvu Zeme ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{CH}_4$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ). Zmena navrhovanej činnosti tak bude znamenať zníženie tzv. „uhlíkovej stopy“.

### **Vplyvy na povrchové a podzemné vody**

Vozovka na ceste vytvára veľkú záhytnú plochu ktorá nedokáže infiltrovať zrážky a tak sa musí táto voda odviesť do kanalizačnej siete. Takáto voda obsahuje množstvo znečistujúcich látok ktoré môžu mať negatívny vplyv predovšetkým na podzemné vody. Povrchové a podzemné vody budú ohrozené nie len počas prevádzky ale aj počas výstavby rýchlostnej cesty. Pri výstavbe môže dôjsť k úniku pohonných hmôt a minerálnych olejov ktoré sa môžu dostať do podzemných vôd.

#### Povrchové vody

Vzhľadom na to, že plánovaná rýchlosťná cesta nie je v dotyku s povrchovou vodou, negatívne vplyvy na povrchové vody nepredpokladáme ani počas prevádzky, ani počas výstavby.

#### Podzemné vody

V etape výstavby je v možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach a zakladaní mostov, ktoré môžu zasiahnuť až do kolektora podzemných vôd.

Kvalitu podzemných vôd môže narušiť najmä:

- kontaminácia podzemných vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov
- počas prevádzky možná kontaminácia podzemných vôd vodami stekajúcimi z povrchu vozovky (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečistujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy).

### **Vplyvy na pôdu**

Hlavným negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti je trvalý a dočasný záber pôdy, ktorý má priamy dopad na polnohospodársku výrobu. Dočasný záber bude po ukončení stavebných prác rekultivovaný a navrátený do pôvodného stavu, tak aby sa dala opäťovne využívať. Stavebné práce vykonávané pri výstavbe môžu svojim rušivým zásahom do krajiny negatívne ovplyvniť aj pôdu. Takéto vplyvy možno očakávať najmä pri používaní ľažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovanie vegetácie, narušovanie stability pôdnego profilu pri odkopoch zeminy, spevňovanie povrchu cesty, prekryvoch inou zeminou alebo štrkem a pod. Kontaminácia pôdy toxickými látkami, pohonnými hmotami a minerálnymi olejmi bude hrozit najmä v stavebných dvoroch. Na miestach s dočasným záberom pôdy bude odobratý humusový horizont čo zapríčini niekoľkoročné prerušenie pedogenetických a biologických procesov.

Podľa Pedologického prieskumu (PEDOCONSULT, 2012) sa na celej trase stavby nachádzajú pôdy jediného pôdnego typu - fluvizem, reprezentované jediným subtypom - fluvizem typická. Ich substrátom sú aluviálne sedimenty Dunaja, prevažne hlinitej až hlinitopiesočnej textúry. Ide o kvalitné hlboké pôdy so stredne hlbokým kvalitným prevažne

hlinitým humusovým horizontom, v celom profile bez skeletu. Z hľadiska zatriedenia do pôdnych druhov patrí prevažná väčšina pôd na trase stavby do kategórie stredne ĭažkých – hlinitých (menej piesočnato-hlinitých) pôd. Īažké – īlovito-hlinité a ľahké – hlinito-piesočnaté pôdy sa vyskytujú len lokálne. Takmer všetky pôdy na trase sú hlboké a bez skeletu. Podľa zatriedenia poľnohospodárskych pôd do BPEJ patrí väčšina trasy do prvých 4 skupín kvality medzi najkvalitnejšie pôdy osobitne chránené zákonom. Celá trasa je situovaná na rovine bez rizika vodnej erózie, riziko veternej erózie je malé. Humusové horizonty dotknutých pôd sú stredne hlboké, stredne ĭažké - hlinité až piesočnato-hlinité, bez skeletu. Pri prieskume bola zistená hĺbka humusového horizontu na trase stavby v intervale 20-25 cm. Na väčšine dotknutých pozemkov sa navrhuje skrývka do hĺbky 25 cm (v menšom rozsahu - na menej kvalitných pôdach aj 20 cm), pričom humusový horizont je totožný s ornicou.

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy bola v zmysle Zákona č. 220/2004 Z.z. O ochrane pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Z.z. v rámci DSP spracovaná dokumentácia bilancie skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy osobitne pre trvalé a dočasné zábery stavby a projekt späťnej rekultivácie dočasných záberov stavby.

Počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 sa bude prejavovať postupná pomalá kontaminácia pôdy v bezprostrednej blízkosti komunikácie (v šírke cca 5-10 m po oboch stranách), najmä vplyvom rozstreku aerosólu z vozovky a emisiami.

### **Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy**

Líniové stavby predstavujú pre zachovanie biodiverzity značné riziko. Ohrozí ju môžu priamo napr. vymiznutie druhov v zničených alebo degradovaných biotopoch. Nepriame ohrozenie predstavuje strata potravinových zdrojov pre niektoré druhy, ich izolácia a nemožnosť prekonať vzdialenosť medzi prírodnými biotopmi, narušenie migračnej trasy. Fragmentácia jednotlivých biotopov ako aj prerušenie ich vzájomného prepojenia môže spôsobiť ich zánik.

Okrem vplyvov počas prevádzky rýchlostnej cesty R7 je potrebné brať do úvahy aj vplyvy vyvolané počas výstavby navrhovanej činnosti. Nadmerné vyrušovanie sa dotkne prakticky všetkých druhov v predmetnom území. Hluk, prašnosť, prejazdy vozidiel, stavebné dvory a dočasné sklady a skládky materiálu obmedzia mnohé druhy využiť svoje obvyklé potravové biotopy, úkryty a pod. U citlivých druhov, ako napr. haja tmavá (*Milvus migrans*), môže táto činnosť viesť k zabráneniu zahniezdenia v narušenom prostredí, prípadne aj zmarenie už prebiehajúceho hniezdenia v štádiu znášky.

Zmiernenie negatívnych vplyvov na faunu bude vykonané prostredníctvom opatrení ako oplotenie rýchlostnej cesty, ochrannými sieťami, nepriehľadné protihlukové steny, ekodusky – prechody pre živočíchy cez rýchlostnú cestu.

Vplyv na faunu bude značný najmä v prvých etapách výstavby kedy dôjde k výrubom drevín. Vegetáciu v skúmanom území tvorí predovšetkým sprievodná zeleň poľných ciest a vetrolamy, ktoré sú zväčša evidované na lesných pozemkoch.

Na lesných pozemkoch sú evidované porasty v okolí poľných ciest, ktoré sú zaradené do kategórie ochranných lesov s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy – vetrolamy. Jedná sa o pozemky patriace do lesného hospodárskeho celku Rusovce.

Na plochách záberu mimo lesných pozemkov bolo v rámci inventarizačného prieskumu drevín zaevdovaných spolu 1739 ks stromov a  $3173\text{ m}^2$  kríkových porastov a 411 ks lian. Z celkového počtu drevín bola vyčlenená cestná zeleň v počte 284 ks stromov a  $405\text{ m}^2$  kríkov. Súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom bol vydaný na 348 ks stromov a  $2568\text{ m}^2$  kríkových porastov.

Navrhovaná zmena sa nepremietne do zvýšených nárokov na výruby drevín a nebude predstavovať zvýšené riziko vo vzťahu k faune.

#### **Vplyvy na krajinu – štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz**

Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené predovšetkým poľnohospodárskou činnosťou a rozširujúcimi sa obytnými plochami. Smerové vedenie trasy je zastabilizované a navrhované zmeny v technickom riešení rýchlosnej cesty R7 nebudú mať žiadny vplyv na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny.

#### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásmá**

Stavba sa nachádza v území, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení §12 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Priamo v trase stavby sa nenachádzajú žiadne chránené lokality. V blízkom okolí sa ale nachádzajú významné lokality ochrany prírody, jedná sa o územie siete Natura 2000 chránené vtácie územie SKCHVÚ 007 Dunajské luhy (142 m od R7), ktoré je súčasne aj chránenou krajinnou oblasťou (najbližšia vzdialenosť 96 m), medzinárodne významným mokradným územím – Ramsarskou lokalitou (najbližšia vzdialenosť 142 m) a súčasťou siete Emerald. Ďalším územím siete Natura 2000 v blízkosti navrhovanej stavby je územie európskeho významu SKUEV 0295 Biskupické luhy (vzdialé od R7 142 m). V blízkosti stavby sa nachádza aj prírodná rezervácia Topoľové hony (vo vzdialosti cca 475 m).

#### Vplyv na Chránenú krajinnú oblasť (CHKO) Dunajské luhy

Ovplyvnenie časti CHKO – hluk, znečistenie, migračná bariéra, fragmentácia nezastavaného územia, likvidácia potravných biotopov a migračných koridorov zveri obývajúcej prevažne územie CHKO. Likvidácia útočísk a území kľudu (a prístupu k nim), ktoré zver využíva počas vyrušovania v CHKO, zhoršenie rekreačného potenciálu územia.

#### Vplyv na Chránené vtácie územie Dunajské luhy

Zníženie výmery lovných biotopov druhov kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*) a haja tmavá (*Milvus migrans*). Zníženie výmery potravných biotopov - pastvísk divých husí (*Anser* spp.). Zvýšenie vyrušovania na potenciálnych hniedzdiskách (úbytok potenciálnych hniedzdisk) pre druhy bocian čierny (*Ciconia nigra*), haja tmavá (*Milvus migrans*) a orliak morský (*Haliaeetus albicilla*).

#### Vplyv na Územie európskeho významu Biskupické luhy

Zásah v okrajovej časti – dlhodobé narušenie – hluk, znečistenie, narušenie migračných koridorov, priamy úhyn živočíchov.

Zmenou navrhovanej činnosti sa charakter a význam vplyvu na chránené územia národnej siete a územia Natura 2000 oproti stavu, ktorý bol posúdený v procese EIA nezmení.

### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Dunajská Lužná je vedená cez polnohospodárske plochy.

Vplyvy zmeny na prvky ÚSES budú minimalizované vybudovaním ekoduktov a podchodov. Technické riešenie je navrhované tak, aby väzby medzi prvkami ÚSES nachádzajúcimi sa v blížšom / širšom okolí technického diela boli aj po realizácii zachované. Zmena stavby bude umiestnená do trvalého záberu stavby a nebude zasahovať do iných / nových prvkov ÚSES v území.

### **Kumulatívne a synergické vplyvy**

Posudzované územie je výrazne homogénne s dominanciou polnohospodárskych plôch, ktoré sú prerušované sídlami a sieťou dopravných trás. Územie patrí k najvýznamnejším polnohospodárskym oblastiam s intenzívnym obhospodarovaním. Uvedené činnosti sa vykonávajú predovšetkým na jar a v lete, kedy dochádza najmä počas suchých klimatických podmienok k zvýšenému výskytu prašnosti. Situovaním navrhovanej trasy R7 dôjde ku kumulácií týchto prejavov prakticky po celej trasy navrhovanej rýchlostnej cesty (intenzívna prašnosť predovšetkým počas výstavby).

Z ďalších rozvojových zámerov sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyslové areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby aj prevádzky. Najvýznamnejším zámerom v území je výstavba a prevádzka diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever, ktorá bude v spolupôsobení s rýchlosťou cestou R7 negatívne ovplyvňovať okolie stavby. V súvislosti s prevádzkou diaľnice a rýchlosťou cesty je potrebné počítať s možným kumulatívnym účinkom hluku, emisií látok znečistujúcich ovzdušie a pri závažných haváriách aj na kvalitu podzemných vôd.

Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber cenných biotopov spolu s výrazným nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typov stavieb.

Kumulatívny vplyv bude predstavovať aj požiadavky na zdroje násypového materiálu, ktoré sa ťažia v blízkosti navrhovanej zmeny (Ketelec, Košariská a iné.) Vyťažené priestory budú v budúcnosti rekultivované.

Súčasný negatívny účinok vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutými obciami, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka rýchlosťou cesty R7. Plynulosť dopravy na rýchlosťou ceste významne prispeje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcií emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých obcí.

### **Identifikácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti**

#### **Zmeny v objekte 101 rýchlosťou cesty R7**

- 1) Oproti predchádzajúcemu riešeniu došlo k úprave výškového vedenia rýchlosťou cesty.

Zmena výškového vedenia trasy je navrhnutá v dvoch alternatívach:

- alternatíva 1
- alternatíva 2

Zmena výškového vedenia trasy oproti pôvodnej DSP sa prejaví vo významnom znížení množstva potrebného násypového materiálu, čo pozitívne ovplyvní prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj potrebu dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, emisií, hlučnosti a vibrácií).

Rozdiely v kubatúrach násypového materiálu medzi jednotlivými alternatívami nie sú významné, a preto **obe alternatívy môžeme charakterizovať ako porovnatelné**.

2) Oproti predchádzajúcemu riešeniu je rýchlostná cesta R7 navrhnutá na začiatku v dĺžke cca 800 – 1500 m v kategórii R31,5/100 (6 pruhová komunikácia), ďalej pokračuje až do konca úseku v kategórii R24,5/100 (4 pruhová komunikácia). Predchádzajúce riešenie rýchlostnej cesty bolo v celom úseku v kategórií R24,5/100. Zmena je navrhnutá z dôvodu spresnenia intenzít dopravy v uvažovanom výhľadových časovom období. Zmenou kategórie dôjde k zúženiu vlastného telesa rýchlostnej cesty, nebudú preto potrebné žiadne dodatočné zábery pôdy.

3) V objekte 101 sú všetky prieplasty riešené ako migračné objekty. V rámci tejto zmeny dôjde k zjednoteniu rozmerov prieplastov tak, aby svetlý rozmer bol min. 2x1m (šxh). Ďalej môže dôjsť k miernym posunom v polohe prieplastu s ohľadom na nové predrealizačné zameranie terénu, návrh zemného telesa R7 a návrh preložiek a prvkov (šachiet, stĺpov, atď) inžinierskych sietí do vzdialenosťi max 60 m. Prieplasty budú navrhnuté v súlade s technickým predpisom TP 067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, Projektovanie, výstavba, prevádzka a oprava.

4) Smerové vedenie R7 sa nemení, oproti pôvodnému riešeniu v DSP nenastali žiadne zmeny. Celková dĺžka rýchlosnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná sa nezmenila, je 0,200 km + 8,225 km, t.j. spolu 8,425 km.

5) V rámci tejto zmeny dôjde k úprave konštrukcie vozovky na vozovky s asfaltovými vrstvami. Pôvodne bola vozovka navrhnutá s cementobetónovým krytom.

6) V rámci tejto zmeny dôjde k úprave sanačných opatrení pod telesom ciest na základe spresneného inžinierskogeologického prieskumu.

**A) Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických**

Trasa rýchlosnej cesty je vedená územím, ktoré má rovnaký charakter, ako pôvodne posudzovaný úsek. Všetky zmeny sú technického charakteru a nepredstavujú vplyvy, ktoré by ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov.

Najvýraznejším vplyvom navrhovanej zmeny je zníženie potreby násypového materiálu, čo sa sekundárne pozitívne prejaví na znížení jeho tăžby, prípadné otváranie nových zemníkov, ako aj na znížení dopravných výkonov v dotknutom území počas výstavby (zníženie prašnosti, hlučnosti a vibrácií).

V nasledujúcej tabuľke uvádzame charakteristiku najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti:

Zložka životného prostredia	Charakteristika vplyvu	Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s vplyvom identifikovaným v pôvodne posudzovanom riešení
ovzdušie	zaťaženie emisiami, prachom	miernejší vplyv/etapa výstavby
horninové prostredie	zásah do horninového prostredia	miernejší vplyv/etapa výstavby
podzemné vody	riziko kontaminácie	porovnateľný vplyv
povrchové vody	riziko kontaminácie	porovnateľný vplyv
pôda	trvalý a dočasný záber	porovnateľný vplyv
biota, Natura 2000	zásah do biotopov, výrub, stresové faktory, väčší rozsah výrubov	porovnateľný vplyv
územný systém ekologickej stability	zásah do štruktúry ÚSES, bariérový efekt	porovnateľný vplyv
rozvoj územia	zlepšenie priestorových pomerov	porovnateľný vplyv
pohoda a kvalita života	- vplyv emisií a hluku na obyvateľstvo - zvýšenie bezpečnosti dopravy	porovnateľný vplyv

#### B) Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany. Priamo v trase stavby sa nenachádzajú žiadne chránené lokality. V blízkosti sa ale nachádzajú významné lokality ochrany prírody, jedná sa o územie siete Natura 2000 chránené vtáctie územie SKCHVÚ 007 Dunajské luhy, ktoré je súčasne aj chránenou krajinnou oblasťou, medzinárodne významným mokradným územím – Ramsarskou lokalitou a súčasťou siete Emerald. Ďalším územím siete Natura 2000 v blízkosti navrhovanej stavby je územie európskeho významu SKUEV 0295 Biskupické luhy. V blízkosti stavby sa nachádza aj prírodná rezervácia Topoľové hony.

Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na identifikované vplyvy pôvodného technického riešenia.

#### Zmeny v objektoch prístupových, polných cest, obchádzok a hospodárskeho zjazdu obj. 111 Prístupová cesta k horárni Topoľové v km 1,236 R7

Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného

množstva násypového materiálu a aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a zmena podložia.

**obj. 113 Polná cesta v km 3,311 R7**

Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, prispôsobenie polohy poľnej cesty úprave mosta 204, zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a zmena podložia.

**obj. 114 Preložka polnej cesty v km 4,707 R7**

Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, prispôsobenie polohy poľnej cesty úprave mosta 205, zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a zmena podložia.

**obj. 115 Hospodársky zjazd na starej hrádzi v km 5,170 R7**

Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a zmena podložia.

**obj. 151 Obchádzka na ceste I/63 a prístup na pozemky v km 7,900 R7**

Zmenu predstavuje úprava smerového vedenia a nivelety prispôsobením sa nivelete R7, zmena sklonov svahov cestného telesa z 1:2 (DSP) na 1:1,5 z dôvodu zníženia potrebného množstva násypového materiálu a aktualizácie zamerania (predrealizačné zameranie) a zmena podložia.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v objektoch 111, 113, 114, 115 a 151 sú situované v území s 1. stupňom ochrany. Vplyvy navrhovaných zmien sa prejavia v znížení potreby násypového materiálu. Nepredpokladá sa zväčšenie záberov pôdy, ani navýšenie výrubov drevín. Vplyvy navrhovanej zmeny oproti pôvodnému technickému riešeniu sú vzhľadom na zníženie potreby násypového materiálu priaznivejšie.

**Zmeny v mostných objektoch**

**obj. 201-01 Most na R7 v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec**

Zmenu predstavuje úprava rozpätia pravého, ľavého mostu a šírky nosnej konštrukcie na základe podmienok verejného obstarávateľa. Zmena predstavuje ekonomickejšie riešenie oproti DSP ktoré je umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie.

**obj. 201-02 Most na R7 – kolektore, v km 0,000 nad diaľnicou D4 v križovatke Ketelec**

Zmenu predstavuje úprava rozpätia mostu a šírky nosnej konštrukcie na základe podmienok verejného obstarávateľa. Zmena predstavuje ekonomickejšie riešenie oproti DSP, ktoré je umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie.

### **obj. 202 Most na prístupovej ceste k horárni Topoľové v km 1,236 R7**

Zmenu predstavuje zmena typu mosta z monolitického integrovaného na prefabrikovaný most a zmenšenie rozpäti. Zmena predstavuje ekonomickejšie riešenie oproti DSP ktoré je umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie

### **obj.204 Ekodukt v km 3,333 R7**

Zmenu predstavuje zväčšenie mostných otvorov na základe požiadavky verejného obstarávateľa.

### **obj.205 Most na pol'nej ceste v km 4,707 R7**

Zmenu predstavuje zmena šírky NK, úprava rozpäti polí, typ konštrukcie na základe podmienky verejného obstarávateľa. Zmena predstavuje ekonomickejšie riešenie oproti DSP ktoré je umožnené zmenou typu nosnej konštrukcie .

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke,
  - je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania:
  - plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
  - plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
  - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade.
  - veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilota prechádza priamo do piliera.
- Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podložia a statickom výpočte.

#### Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v objektoch 201-01, 201-02, 202, 204 a 205 nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami ani s územiami európskej siete Natura 2000. Zmeny v mostných objektoch nepredstavujú významný vplyv, ktorý by ovplyvnil funkčnosť migračných koridorov. Navrhované zmeny v spôsobe zakladania mostných objektov nebudú mať negatívny vplyv na kvalitu a kvantitu podzemných vôd. Zmena nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

#### **Zmeny v preložkách inžinierskych sietí**

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutom úseku rýchlosnej cesty R7 a súvisiacich ciest.

Zmena sa týka oznamovacieho vedenia:

#### **Obj. 753.1 Ochrana káblov SLOVAK TELEKOM v km 4,551 R7**

Zmenu predstavuje nový objekt, kolmo na budúcu R7, v ktorom sa bude nachádzať diaľkový zemný metalický kábel v správe SLOVAK TELEKOM. Kábel musí byť v uvedenom mieste R7 chránený.

Jestvujúci diaľkový kábel bude zameraný, ručne odkopaný a uložený do chráničky.

Navrhnuté preložky inž. sietí sa nachádzajú v tesnej blízkosti navrhovanej stavby a sú nevyhnutnou súčasťou výstavby rýchlosnej cesty R7 ako vyvolané investície.

### *Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny*

Navrhovaná zmena nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami ani s územiami európskej siete Natura 2000. Navrhované zmeny predstavujú riešenie s minimálnym vplyvom na životné prostredie.

### **Význam očakávaných vplyvov**

1. *pravdepodobnosť vplyvu* – popísané vplyvy majú vysokú pravdepodobnosť účinku
2. *rozsah vplyvu (napr. veľkosť dotknutej geografickej oblasti a veľkosť dotknutej populácie)* – vplyv bude pôsobiť podľa výpočtov hlukovej a emisnej štúdie s klesajúcou intenzitou od telesa komunikácie
3. *pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice* - zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.
4. *veľkosť a komplexnosť vplyvu* – vplyvy budú komplexné, nedá sa oddeliť vplyv hluku a emisií, nakoľko idú z jedného zdroja (dopravných prostriedkov)
5. *trvanie, frekvenciu a vratnosť vplyvu* – vplyvy sú nevratné (záber pôdy, bariérový efekt, trvalý hluk podľa intenzity prevádzky a ďalšie).

### **Návrh zmierňujúcich opatrení zmeny navrhovanej činnosti**

Zhotoviteľ stavby má zavedený systém environmentálneho manažérstva podľa normy ISO 14001. Jeho súčasťou je „Plán manažmentu životného prostredia“, ktorý stanovuje zásady ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia. Hlavné zásady ochrany životného prostredia možno zhŕnúť nasledovne.

### **Opatrenie na zamedzenie stretu zveri**

Ekodukt SO 204 v km 3,333 neprepájať s existujúcimi poľnými cestami pre mimoúrovňový prechod poľnohospodárskej techniky.

### **Opatrenia na obmedzenie prašnosti počas výstavby**

- prístupové cesty konštrukčne riešiť ako spevnené
- prístupové cesty pravidelne zbavovať prachu oplachom alebo zametaním
- počas prepravy prašných materiálov prepravovaný materiál zakryť
- vlhčiť nespevnené plochy s pohybom mechanizmov počas dlhodobo suchého a veterného počasia

### **Opatrenia na obmedzenie hluku počas výstavby**

- v ďalšej dokumentácii pre povolujúce konanie vypracovať aktuálnu hlukovú dokumentáciu.
- všetky vozidlá a mechanické agregáty musia byť vybavené účinnými tlmičmi výfukov a musia byť udržované v dobrom a spôsobilom prevádzkovom stave a prevádzkované tak, aby minimalizovali emisie hluku;
- stroje, ktoré sú používané iba občasne, musia byť vypnuté v čase medzi jednotlivými použitiami alebo ich výkon znížený na minimum. Motory nákladných áut budú vypnuté, keď vozidlá nebudú v pohybe;
- kompresory a generátory musia byť vybavené utesnenými akustickými krytmi, ktoré musia byť zatvorené vždy, keď sú zariadenia v prevádzke;

- všetky pomocné pneumatické kladivá budú vybavené tlmičmi podľa odporúčania výrobcu;
- šírenie hluku od týchto zariadení obmedziť aj použitím dočasných protihlukových bariér. Bariéry je potrebné umiestniť čo najbližšie k zariadeniu.

### **Opatrenia na ochranu vôd**

Stavebné práce sa budú vykonávať, aby nedochádzalo k znečisťovaniu povrchovej a podzemnej vody a iným nepriaznivým vplyvom. Práce sa uskutočnia v súlade s príslušnými požiadavkami právnych predpisov a najlepšími postupmi.

- skladovanie nebezpečných materiálov a odpadu len na spevnených plochách v stavebných dvoroch. To isté platí pre parkovanie nákladných vozidiel a mobilných mechanizmov
- palivové nádrže musia byť dvojplášťové, musia byť umiestnené nad zemou na spevnenom nepriepustnom povrchu. Plocha pre tankovanie musí byť chránená proti dažďu.
- tankovanie a mazanie mechanizmov sa uskutoční nad záhytnou vaňou alebo na nepriepustnom povrchu, ktorý zabezpečuje ochranu podzemných vôd a vodných tokov. Vozidlá počas tankovania nesmú byť ponechané bez dozoru.
- na všetkých čerpacích staniciach a na všetkých plochách s významným rizikom úniku látky bude umiestnená súprava na likvidáciu havárie.
- je dôležité venovať vážnu starostlivosť všetkým prácам s betónom a cementom. Vhodné opatrenia budú realizované pri oplachovaní vozidiel dopravujúcich hotovú betónovú zmes, aby oplachovacia voda neodtekala do vodného toku.
- prístup na stavbu budú mať len stavebné mechanizmy a vozidlá bez únikov oleja/paliva;
- údržbu vozidiel vykonávať mimo staveniska, na spevnených plochách.
- pod odstavenými vozidlami umiestniť záhytné vane;
- navrhnutú účinné čistenie vozidiel a strojních zariadení s čistením a recyklovaním odpadovej vody;
- všetky betonárky, výrobne asfaltovej zmesi, parkovacie plochy, umývacie stanice a iné zariadenia, s potenciálom ohrozit kvalitu vody, odvodňovať cez sedimentačné nádrže a odlučovače ropných látok;
- vybágovalý materiál a iné materiály kontrolovať, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok, a to vhodnou manipuláciou a voľbou miest skladovania materiálov. Práce sa budú vykonávať podľa „Plánu nakladania s kontaminovaným materiálom“.
- pred prepravou nebezpečných materiálov, treba pripraviť príslušné expedičné a prepravné doklady. Prepravu nebezpečných materiálov musí zabezpečiť firma so zameraním na dopravu nebezpečných materiálov v súlade s predpismi ADR.
- vplyv výstavby na povrchové a podzemné vody monitorovať v zmysle schváleného projektu monitoringu.

### **Opatrenia na ochranu bioty**

Opatrenia na minimalizáciu vplyvov na biotu boli implementované samotným návrhom trasovania diaľnice a jej objektov. Pri výstavbe budú dodržané nasledovné hlavné zásady:

- pri výrube drevín rešpektovať požiadavky rozhodnutí príslušných orgánov a požiadavky relevantných právnych predpisov
- výrub realizovať len v nevyhnutnom rozsahu
- zabezpečiť ochranu existujúcich drevín, ktoré rastú v blízkosti navrhovanej stavby podľa STN 83 7010
- za výrub nelesnej vegetácie sa uskutoční náhradná výsadba v zmysle rozhodnutí orgánov ochrany prírody. Rozsah a technologický postup náhradnej výsadby a druhové zloženie drevín špecifikujú stavebné objekty „Vegetačné úpravy“.
- počas výstavby bude na plochách trvalých a dočasných záberov a v ich tesnom okolí sledovaný výskyt inváznych druhov rastlín a keď sa zistí ich prítomnosť, budú odstránené v súlade s požiadavkami zákona o ochrane prírody a krajiny a vykonávacej vyhlášky
- v priebehu výstavby realizovať vhodné zmierňovacie opatrenia (vrátane vytvárania nárazníkových zón) na ochranu každého zisteného významného biotopu/fauny.
- pri výstavbe bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením.
- v prípadoch, kedy bude identifikované riziko poškodenia vzácnych biotopov stavebnou činnosťou v okolí stavby, príslušnú plochu chrániť vhodným oplotením.

### **Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov**

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

### **ZÁVER**

Správny orgán bol vedený úvahou, že rýchlosťná cesta R7 a jej zmeny sú v danom úseku celospoločensky potrebné. Trasa je v súlade s ÚPN BSK a s ÚP obcí.

K zmene trasy neboli zaslané záporné stanoviská od pripomienkujúcich subjektov.

Pri posudzovaní zmeny neboli identifikované také závažné negatívne vplyvy, ktoré by znemožňovali realizáciu zmeny.

### **Poučenie**

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznamenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnasty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.



RNDr. Gabriel Nižnanský  
riaditeľ odboru

### Doručí sa

1. Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava
2. Magistrát hl. mesta SR Bratislavu, OUGG, Laurinská 7, 814 99 Bratislava 1
3. Mestská časť Bratislava - Podunajské Biskupice, Miestny úrad, Trojičné nám. 11, 821 06 Bratislava
4. Obec Rovinka, obecný úrad, 900 41 Rovinka
5. Obec Dunajská Lužná, obecný úrad, Jánošíkovská 466/7, 900 42 Dunajská Lužná
6. (aj pre Mč Nové Košariská a Mč Jánošíková)

### Na vedomie

1. Ministerstvo dopravy, výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
2. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
3. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
4. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
5. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepný závod Bratislava, Karloveská 2 842 17 Bratislava
6. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
7. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
8. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava

9. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
10. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
11. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
12. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Trenčianska 55, 821 09 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Ružová dolina 27, 821 09 Bratislava
14. CHKO Dunajské luhy, Korzo Bélu Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
15. ŠOP SR, Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica
16. Okresné riadiťstvo Hasičského a ZZ, Hasičská 4, 902 01 Pezinok
17. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, 903 01 Senec
18. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec
19. Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
20. Okresný úrad, katastrálny odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
21. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01 Senec
22. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Staromestská 6, 814 40 Bratislava
23. MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, SR, TU
24. Obvodný banský úrad, Prievozská 30, 821 05 Bratislava
25. MDV SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
26. MDV SR, sekcia dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava

