

K. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
1.1	Stavba	2
1.2	Objednávateľ	2
1.3	Zhotoviteľ projektovej dokumentácie	2
1.4	Uvažovaný správca časti stavby	2
2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE	2
3	IDENTIFIKÁCIA NAJZÁVAŽNEJŠÍCH VPLYVOV	3
3.1	Vplyvy na obyvateľstvo	3
3.2	Vplyvy na pôdu	6
3.3	Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	7
3.4	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	8
3.5	Vplyvy na krajinu – štruktúru, využívanie a krajinný obraz.....	10
3.6	Vplyvy na povrchové a podzemné vody.....	11
3.7	Archeologické náleziská a kultúrnohistorické pamiatky	12
6	OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV	13
6.1	Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia..	13
6.2	Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku	14
6.3	Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd	16
6.4	Opatrenia na ochranu pôdy	16
6.5	Opatrenia na ochranu bioty	17
6.6	Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny	19
6.7	Opatrenia na ochranu archeologických nálezísk a kultúrnohistorických pamiatok	19
6.8	Zásady nakladania s odpadmi	20
6.9	Hlavné zásady organizácie výstavby z hľadiska ochrany životného prostredia	20
7	OBJEKTY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE ZABEZPEČUJÚCE PODMIENKY OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	20
8	SPÔSOB PLNENIA PODMIENOK ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA	26

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany
Miesto: Trnavský samosprávny kraj, okres Dunajská Streda
Katastrálne územie: Kostolná Gala, Beketfa, Poteho osada, Vieska, Veľká Lúč, Kráľovské Kračany, Jastrabie Kračany, Lesné Kračany, Kostolné Kračany, Mliečany
Druh stavby: novostavba
Stupeň dokumentácie: Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR)
Kategória cesty: R 24,5/120

1.2 Objednávateľ

Názov stavebníka: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Nadriadený orgán: Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Námestie slobody č.6
P.O.BOX 100
810 05 Bratislava

1.3 Zhotoviteľ projektovej dokumentácie

Názov a adresa: **Valbek s.r.o.**
Kutuzovova 11,
831 03 Bratislava
Hlavný inžinier projektu: Ing. Eduard Manco

Subdodávateľ časti dokumentácie:

ENVICONSULT spol. s r.o.
Obežná 7, Žilina 010 08

Zodpovedný projektant: RNDr. Ivan Pirman

1.4 Uvažovaný správca časti stavby

Správca: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

Trasa je v celom úseku smerovo a výškovo navrhnutá v kategórii R 24,5/120. Trasa sa na začiatku úseku napája na úsek R7 budovaný v rámci PPP. V ďalšej časti trasa rýchlostnej cesty rešpektuje záverečné stanovisko EIA a je vedená smerovo aj výškovo v trase existujúcej cesty I/63. V rámci projektu bude cesta I/63 preložená stranovo v kategórii C 9,5/80.

Na trase sú navrhnuté dve mimoúrovňové križovatky (ďalej aj MÚK) Holice a Dunajská Streda. MÚK Holice je navrhnutá ako deltovitá križovatka a MÚK Dunajská Streda ako útvarová križovatka (v mieste existujúcej mimoúrovňovej križovatky).

V km 3,320 staničenia R7 trasa križuje spolu s cestou I/63 cestu III/1433. V súčasnosti je v mieste kríženia ciest I/63 a III/1433 priesečná neriadená križovatka. V rámci projektu je cesta III/1433 preložená ponad cestu R7 a I/63 v kategórii C7,5/60. Pozdĺž preložky cesty je navrhnutá obojsmerná rampa s napojením na cestu I/63, čím v podstate vzniká mimoúrovňová križovatka týchto dvoch komunikácií (cesty I/63 a III/1433).

V km 4,663 rýchlostná cesta R7, ako aj preložka cesty I/63 križuje existujúcu miestnu komunikáciu spájajúcu časť obce Jastrabie Kračany s centrom obce Kráľovičove Kračany. V súčasnosti je v mieste kríženia miestnej komunikácie a cesty I/63 priesečná neriadená križovatka. V rámci projektu je obdobne ako v prípade preložky cesty III/1433 preložka miestnej komunikácie navrhnutá ponad cestu R7 a cestu I/63. Pre zachovanie existujúceho dopravného napojenia na cestu I/63 je aj v tomto prípade navrhnutá vetva, ktorá spája cestu I/63 a miestnu komunikáciu, čím aj v tomto dopravnom uzle vzniká mimoúrovňová križovatka ciest I/63 a miestnej komunikácie.

V km 6,2 je navrhnutá MÚK Dunajská Streda, ktorá vznikne prestavbou existujúcej útvarovej križovatky ciest I/63 a III/1406. Preložka cesty I/63 bude vedená ponad R7.

V km 8,0 rýchlostná cesta R7 mimoúrovňovo križuje cestu III/1418. Rýchlostná cesta R7 je vedená ponad túto cestu. V súčasnosti v mieste kríženia cesty I/63 a III/1418 je priesečná neriadená križovatka. Výstavbou R7 dôjde k zrušeniu križovatky a ako náhrada bude vybudovaná nová okružná križovatka na preložke cesty I/63 a III/1418.

Ukončenie úseku je pred Mliečanským kanálom, pričom na konci je navrhnutý dočasný zjazd na cestu I/63.

Dĺžka trasy R7 je 9,425 m. Dĺžka preložky cesty I/63 je 6,675 m.

3 IDENTIFIKÁCIA NAJZÁVAŽNEJŠÍCH VPLYVOV

3.1 Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzením dopravy. Vplyvy výstavby sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Najbližšími objektmi bývania sú obytné domy v severnej časti obce Holice, južného okraja obce Vieska, ako aj okrajové časti obcí Jastrabie Kračany, Kráľovičove Kračany, Lesné Kračany a Kostolné Kračany. V uvedených kontaktných zónach sú rodinné domy vzdialené od 200 m do 400 m od navrhovanej stavby. Vzhľadom na túto vzdialenosť sa očakáva čiastočné ovplyvnenie daných lokalít a zníženie životného komfortu obyvateľov.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom. V etape prevádzky bude možnosť negatívneho ovplyvnenia obyvateľov redukovaná realizáciou opatrení (najmä na elimináciu hluku z cestnej dopravy).

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov. Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza nasledovná tabuľka č. 1.

Tab. 1 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategoría územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Hluk z dopravy		Letecká doprava		
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy ^{c)} $L_{Aeq,p}$	$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:
^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.
^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.
^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovištia taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.
^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

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

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Hluk počas výstavby

Počas výstavby rýchlostnej cesty budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia severnej časti obce Holice a miestnej časti Lesné Kračany, ktorá prináleží obci Kráľovičove Kračany. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá čiastočne obmedziť pôsobenie hluku pre tieto lokality.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.. V zmysle prílohy vyhlášky a článku 7 sa v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- 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 vzťahnúť prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády č. 78/2019 Z.z. sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 2 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Pre potreby návrhu protihlukových opatrení sa v procese projektovej prípravy nových dopravných trás, resp. objektov, pre stanovenie hlukovej záťaže používajú predikčné metódy s využitím matematického modelovania. Na hodnotenie akustickej situácie v záujmovom území pre projekt Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany bola spracovaná Hluková štúdia, pre ktorú bol použitý výpočtový program Cadna A - metodika „NMPB Routes 96“ s aplikačnou úpravou povrchov vozoviek a korekcií pre podmienky SR (časť I.7 dokumentácie).

V roku 2045 dopravné intenzity plánovanej investície v nočnom čase 22:00 - 6:00 h spôsobia, že nočné ekvivalentné hladiny A akustického tlaku emitované rýchlostnou cestou R7 na jednotlivých úsekoch budú nižšie oproti denným o 1,5 až 3,8 dB a večerné ekvivalentné hladiny A akustického tlaku budú oproti denným približne na rovnakej úrovni.

Z výpočtov šírenia zvuku vyplýva, že územie bude v noci vo vyššej miere exponované ekvivalentnými hladinami A hluku. Z výsledkov hlukovej štúdie vyplynula potreba návrhu protihlukových opatrení (kap. 6.2).

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii znečisťujúcich látok, a to najmä prachových častíc pri suchom počasí. Pri takomto stave trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia z dopravy na predmetnej stavbe po jej uvedení do prevádzky bola vypracovaná exhalčná štúdia (časť F.8 dokumentácie).

Z výsledkov rozptylovej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí trasy plánovaného úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. Imisné limity v obytnej zóne budú s rezervou dodržané aj v kumulovanom stave pri pôsobení ostatných zdrojov znečisťovania v danom území, po pripočítaní hodnôt regionálneho pozadia. Štúdia je spracovaná pre prognózované dopravné zaťaženie 10 rokov po spustení rýchlostnej cesty do prevádzky, t.j. rok 2035.

Z hľadiska ochrany vegetácie platí pre NO_x ročná limitná hodnota 30 µg/m³. Maximálna priemerná ročná koncentrácia NO_x bola pri realizačnom variante vypočítaná v hodnote 5,1 µg/m³, čo znamená, že limitná hodnota pre ochranu vegetácie nebude dosiahnutá.

5.2 Vplyvy na pôdu

Základným vplyvom výstavby na pôdu je jej záber. Zábery pôdy sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 3 Zábery pôdy

Kataster	Záber poľnohospodárskej pôdy			Záber lesných pozemkov		
	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)
Kostolná Gala	3,5838	0,6815	0,1267			
Poteho osada	4,2827	0,2507	0,0437			
Beketfa	4,5045	0,0429				
Vieska	11,7814	4,5501	3,4891	0,0237		
Jastrabie Kračany	1,6524	0,1755	0,5453			
Lesné Kračany	20,7149	0,7995	6,1278	1,1485	0,0413	0,3331
Kráľovičove Kračany	2,5624	0,7773	1,1505			
Kostolné Kračany	24,4681	1,5519	4,2683			0,0434
Veľká Lúč	0,3327	0,3844				
Spolu	73,8829	9,2138	15,7514	1,1722	0,0413	0,3765

Posudzovaný úsek prieskumu trasy rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany možno z hľadiska fyzikálno-mechanických vlastností charakterizovať ako pôdy hlinito piesočnaté, piesočnato hlinité a ílovito hlinité, s ojedinelým výskytom skeletu a s výskytom valúnov veľkosti ϕ 1 - 5 cm – málo a stredne skeletnaté.

Pedologickým prieskumom bolo zistené, že na trase prieskumu prevládajú z pôdných typov černoze a čiernice, ojedinelý výskyt majú organozeme.

Po agronomickej stránke prevládajú pôdy vysoko produkčné až najproduktívnejšie, miestami sa vyskytujú aj málo produkčné orné pôdy a menej produkčné polia a produkčné trávne porasty s dobrým obsahom humusu. Väčšinou sa tu pôdy využívajú ako orná pôda.

Na základe hodnotenie kvality pôd a hrúbky kultúrnej vrstvy v jednotlivých sondách bola navrhnutá hrúbka skrývky pre celú trasu navrhovanej stavby.

5.3 Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Ochrana prírody a krajiny

V širšom okolí stavby sa nenachádza žiadne chránené územie, v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tu platí 1. stupeň ochrany.

Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- Chránený areál Kráľovičovokračiansky park - južne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 375 m;
- Prírodná rezervácia Hetmėň - severozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 3,96 km;
- Chránený areál Konopiská - južne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 2,68 km;
- Chránený areál Rohovský park - juhozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 6,01 km;
- CHKO Dunajské Luhy - juhozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 7,35 km.

Najbližším chráneným územím k budúcej trase rýchlostnej cesty a preložke cesty I/63 je chránený areál Kráľovičovokračiansky park. Vzhľadom na predmet ochrany chráneného areálu (popis pozri nižšie) a vzdialenosť činnosti, je akýkoľvek vplyv výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty a preložky cesty I/63 na CHA vylúčený.

Natura 2000

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKUEV0156 Konopiská - južne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 2,68 km;
- SKUEV0090 Dunajské luhy - juhozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 7,35 km;
- SKCHVU007 Dunajské Luhy - juhozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 7,35 km,
- SKCHVU012 Lehnice - severozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 2,49 km;
- SKCHVU034 Veľkoblahovské rybníky - severne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 5,82 km.

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 7,35 km od trasy rýchlostnej cesty. Vzhľadom na vzdialenosti navrhovaného projektu od území sústavy Natura 2000 v sledovanom území, možno konštatovať, že realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000. Vzhľadom na uvedené pre daný projekt nevyplýva potreba vypracovania primeraného posúdenia zmysle čl. 6.3 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (smernica o biotopoch).

Územný systém ekologickej stability

V trase navrhovanej rýchlostnej cesty sa nenachádzajú prvky ÚSES, ktoré boli vyčlenené v dokumentoch ÚSES týkajúce sa hodnoteného územia: Generel nadregionálneho ÚSES SR (URBION, Bratislava, 1992), Regionálny ÚSES okresu Dunajská Streda (ÚKE SAV, Izakovičová a kol., 1994), Návrh ÚPN VÚC Trnavského kraja (AUREX s.r.o., Bratislava, 1998, Zmeny a doplnky 2002 - 2014).

Chránený areál Kráľovičovokračiansky park je v rámci dokumentácie R-ÚSES vyčlenený ako genofondová lokalita. Na základe migračnej štúdie (Krempaský, 2019), územie plní aj funkciu lokálneho biocentra. Rýchlostná cesta je trasovaná vo vzdialenosti cca 375 m severne od Kráľovičovokračianskeho parku. CHA má rozlohu 128 700 m². Predmetom ochrany je ochrana prírodno-krajinárskeho historického parku z 1. polovice 19. storočia v obci Kráľovičove Kračany, časti Lesné Kračany. Je tvorený parkovým lesom lužného typu. V parku sa nachádzajú zväčša domáce druhy drevín, je dendrologickým dokladom miestnej dendroflóry. V zadnej časti parku je jazierko s ostrovčekom. Vzhľadom na predmet ochrany Kráľovičovokračianskeho parku, vrátane hniezdiacej populácie havranov (*Corvus frugilegus*) a kaviiek (*Corvus monedula*), je akýkoľvek vplyv výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty a preložky cesty I/63 na uvedené územie vylúčený.

Od obce Vieska po koniec úseku sa severne a východne od trasy rýchlostnej cesty meandrovite vinie regionálny biokoridor Vieska - Jastrabie Kračany - Mliečanský kanál (najbližšia vzdialenosť 200 - 300 m). Jedná sa o terestricko-hydrický biokoridor, ktorý predstavuje súvislé plochy zelene zväčša na lesných pozemkoch, s pokračovaním cez umelý kanál. Pribeh biokoridoru je narušený bariérovým efektom sídiel cez ktoré preteká, ako aj súčasťou cestou I/63. Biokoridor vedie od obce Vieska cez porasty v západnej časti Dunajskej Stredy po napojenie na Mliečanský kanál. Navrhovaný úsek rýchlostnej cesty predmetný biokoridor priamo nekrižuje; úsek končí tesne pred Mliečanským kanálom a jeho prekonanie bude riešené až v rámci nasledujúceho úseku rýchlostnej cesty R7 Mliečany - Dolný Bar. Realizácia posudzovaného úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany nenaruší funkciu uvedeného biokoridoru.

Na vyššie uvedený regionálny biokoridor nadväzuje koridor pripájajúci vyššie uvedené lokálne biocentrum Kráľovičovokračiansky park. Jedná sa o najvýznamnejšiu migračnú trasu živočíchov, ktorá priamo križuje navrhovaný úsek rýchlostnej cesty. Uvedený biokoridor v zmysle migračnej štúdie plní funkciu lokálneho významu. Od predmetného biocentra vedie severným smerom v terénnej depresii po pôvodnom ramene vodného toku, v súčasnosti s lesným porastom. Navrhovaná rýchlostná cesta lokálny biokoridor pretína v km 5,100. Navrhované mostné objekty 204-00 a 211-00 boli na základe rokovaní so ŠOP SR v tomto úseku rýchlostnej cesty upravené tak, aby spĺňali parametre TP 067 (TP 04/2013) „Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, MDVRR SR, 2012“. Pri uplatnení opatrení na minimalizáciu rušivých vplyvov predmetných komunikácií na živočíchy v priestoroch navrhovaných mostov (podchodov pre živočíchy) je možné predpokladať, že deliaci účinok budovaných cestných komunikácií vo vzťahu k pohybu živočíchov bude zmiernený na akceptovateľnú úroveň.

5.4 Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Trasa rýchlostnej cesty prechádza poľnohospodársky využívanou krajinou, ktorá je však poznačené opúšťaním pôdy a s tým súvisiacim nástupom synantropizácie a ruderalizácie. Vo vysokej miere sú zastúpené invázne druhy, ktoré často pokrývajú veľké plochy. Zaznamenané boli druhy zaradené v prílohe č. 2a vyhlášky č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny:

- *Solidago canadensis* (zlatobyľ kanadská)
- *Solidago gigantea* (zlatobyľ obrovská)
- *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý)
- *Fallopia japonica* (pohánkovec japonský).

Zaznamenaný bol aj výskyt nepôvodných druhov, ktoré sa správajú invázne, ako napr. *Aster novibelgii* (astra novobelgická) a *Robinia pseudoacacia* (agát biely)

Biotopy

Prieskum biotopov bol vykonaný v mesiaci október 2019. Výskyt a stav biotopov bol hodnotený podľa Metodických pokynov k mapovaniu lesných a nelesných biotopov (ŠOP SR 2013, ŠOP SR 2014) a podľa Katalógu biotopov (Stanová, Valachovič, eds. 2002).

V hodnotenom území bol zaznamenaný biotop európskeho významu - 91F0 **Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy**, v k.ú. Lesné Kračany.

Charakteristika biotopu a výskyt v záujmovom území: Biotop sa vyskytuje na alúviách väčších riek v nížinách a teplejších oblastiach pahorkatín do nadmorskej výšky 300 m. V území bol zaznamenaný na staničení km 5. Ide o lesný porast, ktorý na juhu bezprostredne nadväzuje na park v Kráľovičových Kračanoch a na severe vyznieva na okraji zastavaného územia obce v časti Jastrabie Kračany.

Fytocenológia: Zväz *Alnion incanae* Pawłowski in Pawłowski et al. 1928, podzväz *Ulmenion Oberd.* 1953: *Fraxino-Populetum* Jurko 1958, *Fraxino pannonicae-Ulmetum* Soó in Aszód 1963, *Ficario-Ulmetum campestris* Knapp ex Medvecká-Kornaš 1952, *Quercu pedunculiflorae-Populetum tremuli* Šomšák et Háberová 1979, *Lithospermo-Ulmetum carpinifoliae* Džatko 1972.

Štruktúra a ekológia: Dubovo-brestovo-jaseňové lužné lesy sa prirodzene vyskytujú na vyšších a relatívne suchších stanovištiach údolných nív so zriedkavejšími a časovo kratšími povrchovými záplavami. Pôdy sú od typologicky nevyvinutých nívnych a glejových až po hnedé pôdy bohaté na živiny. Krovinné poschodie je dobre vyvinuté a druhovo bohaté, v bylinnej vrstve sú prítomné nitrofilné, mezofilné a hygrofilné druhy s výrazným jarným aspektom.

Druhové zloženie: *Acer campestre*, *Crataegus monogyna*, *Fraxinus angustifolia* subsp. *danubialis*, *F. excelsior*, *Padus avium*, *Populus nigra*, *Quercus robur*, *Tilia cordata*, *Ulmus laevis*, *U. minor*. V podraсте rastú *Aegopodium podagraria*, *Alliaria petiolata*, *Allium ursinum*, *Anemone ranunculoides*, *Campanula trachelium*, *Clematis vitalba*, *Corydalis cava*, *Ficaria bulbifera*, *Gagea lutea*, *Galium aparine*, *Glechoma hederacea*, *Humulus lupulus*, *Lamium maculatum*, *Leucocjum vernum* subsp. *carpathicum*, *Phalaroides arundinacea*, *Rubus caesius*, *Vitis sylvestris*.

Spoločenská hodnota biotopov bola stanovená podľa vyhlášky MŽP SR č. 158/ 2014 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V zmysle § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. je na uskutočnenie činnosti, pri ktorej môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopov národného alebo európskeho významu potrebný súhlas orgánu ochrany prírody.

Biotop	Kód Natura	Výmera m ²	% z celkovej plochy	Cena €/m ²	Spolu €
Ls 1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy	91F0	4 764	100	23,23	110 667,72

Výrub drevín

V rozsahu záberu bol v rámci inventarizácie drevín (Reháčková, 2019) spočítaných 917 ks stromov a 2 505 m² kríkových skupín. S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podľa ods. č. 3 § 47 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 20 m² (nakoľko sa lokalita nachádza v extraviláne) sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. Inventarizované dreviny, na ktoré je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody sa týka 225 ks stromov a 640 m² krovín.

Pri inventarizácii boli zistené brehovú porasty. Na ich odstránenie bude potrebný súhlas príslušného Okresného úradu, orgánu štátnej vodnej správy v zmysle § 23, ods. 1, písmeno a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov, pre 125 stromov a 1 200 m² krov.

Časť inventarizovaných drevín je identifikovaných ako cestná zeleň v počte 567 stromov a 665 m² krov. Pri povoľovaní výrubu drevín rastúcich na týchto pozemkoch, sa bude postupovať podľa § 47, ods. 4, písmeno e) zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14 ods. 3 zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov), v súčinnosti s príslušným orgánom ochrany prírody.

Vyhodnotenie vplyvov na migráciu živočíchov

Priestorové aktivity živočíchov (migrácia a disperzia) v posudzovanom území, ktoré je tvorené najmä agrocénózami, sa odohrávajú v celom priestore, ťažiskovo však pozdĺž línií s lesnou alebo aj nelesnou drevinnou vegetáciou. Navrhovaný úsek rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany križuje takúto migračnú cestu v km 5,100. Prekonáva ju navrhovaným mostným objektom (204-00), ktorý bol posúdený z hľadiska vhodnosti ako podchod pre živočíchy. Na základe odporúčaných parametrov v TP 067 (TP 04/2013) „Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, MDVRR SR, 2012“ je možné konštatovať, že most spĺňa minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre podchod živočíchov uvažovanej kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)). Obdobne tieto parametre spĺňa aj navrhovaný most (211-00) na preložke súbežnej cesty I/63 v km 2,650. Pri uplatnení opatrení na minimalizáciu rušivých vplyvov predmetných komunikácií na živočíchy v priestoroch navrhovaných mostov (podchodov pre živočíchy) je možné predpokladať, že deliaci účinok budovaných komunikácií vo vzťahu k pohybu živočíchov bude eliminovaný na akceptovateľnú úroveň.

Posudzované mostné objekty (SO 204-00, SO 211-00) v mieste križovania migračnej cesty a budovanej, resp. prekladanej cestnej komunikácie spĺňajú minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre podchody živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)). Sú však na dolnej hranici a pre posilnenie funkčnosti migračných objektov by bolo vhodné, aby boli v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby navrhnuté účinné opatrenia na minimalizáciu rušivých vplyvov rýchlostnej cesty na živočíchy v úseku križovania s biokoridorom (hluk, osvetlenie, optický kontakt). Obdobne by bolo žiaduce riešiť odhlučnenie mostných záverov a uloženia mostnej konštrukcie na minimum. Povrch pod mostom by mal ostať nespevnený, podľa možnosti v čo najprirodzenejšom stave. V rámci budúceho vývoja využitia priestoru pri viacúčelových mostoch slúžiacich ako podchody pre živočíchy je potrebné zabezpečiť, aby sa k nim urbanizácia nepriblížila na menej ako 200 m.

Z pohľadu kumulatívneho a synergického vplyvu stavby na migráciu živočíchov trasovaním navrhovanej rýchlostnej cesty R7 nedôjde k radikálnym negatívnym vplyvom stavby na migráciu živočíchov za predpokladu dodržania parametrov mostného objektu 204-00 v km 5,10 (rovnako tak aj mostného objektu 211-00 na ceste I/63 na rovnakom mieste). Navrhovanými zmenami sa zmiernia negatívne dopady na migráciu živočíchov.

5.5 Vplyvy na krajinu – štruktúru, využívanie a krajinný obraz

Navrhovaná rýchlostná cesta bude v niektorých úsekoch meniť súčasnú štruktúru a využívanie krajiny a bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny obyvateľmi. K určitým dopadom bude dochádzať pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia. Tento vplyv však bude v konečnom dôsledku eliminovaný rekultivačnými prácami a úpravami terénu, spolu s vegetačnými úpravami.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 nebude v zásade meniť obytné štruktúry dotknutých obcí, trasa prechádza kultúrnou poľnohospodársko-priemyselnou krajinou s kompaktnou sídelnou štruktúrou s areálmi výroby a služieb (mesto Dunajská Streda, dotknuté obce).

Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany je od začiatku úseku až po koniec úseku vedená v koridore súčasnej cesty I/63, pričom realizácia činnosti nespôsobí zmenu v štruktúre krajiny. Významným vplyvom bude trasovanie novonavrhovanej súbežnej komunikácie.

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do krajiny bude začlenené nové technické líniové dielo. Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. Tento vplyv však bude v konečnom dôsledku eliminovaný v maximálnej miere rekultivačnými prácami a úpravami terénu spolu s vegetačnými úpravami komunikácie, ktorých cieľom bude začlenenie stavby do krajiny. Najväčším vizuálnym zásahom do krajiny pri výstavbe cestného telesa je vedenie trasy na vysokých násypoch a výstavbou mostných konštrukcií.

Trasa je vedená v polohe súčasnej cesty I/63, mimo intravilány obcí, južným obchvatom mesta Dunajská Streda. Niveleta je vedená v úrovni terénu prípadne v nízkom násype o výške 0,5 - 1 m. Mostné objekty sa vyskytujú najmä na preložkách ciest II. a III. triedy. V tomto úseku je trasa vedená racionálne a v čo najväčšej miere sa prispôbuje terénu a jeho danostiam. Predpokladáme, že pohľadom z dotknutých obcí nebude navrhovaná stavba rušiť krajinnú scenériu.

5.6 Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Riešené územie sa nachádza v povodí rieky Dunaj, na ktorého ľavej strane bolo vybudované vodné dielo Gabčíkovo. Vodné dielo sa nachádza 4,3 km južne od lokality navrhovanej činnosti. V širšom okolí sa nenachádzajú povrchové toky ani iné útvary povrchových vôd. Ich ovplyvnenie navrhovanou činnosťou je vylúčené.

Hydrologické pomery dotknutého územia ovplyvňujú aj umelo vybudované drenážne kanály a ramenná sústava Dunaja, ktoré odvádzajú vnútorné vody povodí. Z nich najvýznamnejší v dotknutom území je Mliečanský kanál.

V úseku sa nenachádzajú vodárenské toky ani vodohospodársky významné vodné toky podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 211/2005 Z. z.

Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany nie je v kontakte so žiadnymi povrchovými tokmi. Tieto nebudú ovplyvnené ani nepriamo. Odvodnenie rýchlostnej cesty je navrhované vsakovaním zrážkových vôd do podzemných vôd.

Podzemné vody

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba et al.,1984) je predmetné územie súčasťou hydrogeologických rajónov:

- Rajón Q 052 – Kvartér JZ časti Podunajskej roviny

Podzemné vody v predkvartérnych horninách hodnoteného územia patria v zmysle Nariadenia vlády SR č.269/2010 Z. z., prílohy č. 2 k útvarom podzemnej vody:

- Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov oblasti povodia Váh (SK2000100P)
- Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy oblasti povodia Váh (SK1000300P)

Z hydrogeologického hľadiska možno podzemné vody v tomto území priradiť k nasledovným hydrogeologickým celkom:

- podzemné vody kvartérnych sedimentov,
- podzemné vody neogénnych hornín.

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie Slovenska predmetná oblasť patrí do rajónu Q 052 - Kvartér JZ časti Podunajskej roviny, ktorý možno označiť ako vodohospodársky najvýznamnejší rajón v celej Slovenskej republike. Kvartérne kolektory sú tvorené štrkopiesčitými fluviálnymi náplavmi Dunaja, ktoré sa vyznačujú vysokou až veľmi vysokou prietoknosťou a medzivrstvou priepustnosťou. Na základe viacerých prieskumných prác možno priepustnosť charakterizovať v rozsahu koeficientu filtrácie $k_f = 6,0 \cdot 10^{-3} - 1,3 \cdot 10^{-4}$ m/s. Výdatnosti vrtov situovaných do kvartérnych sedimentov dosahujú lokálne až niekoľko desiatok l/s.

Kolektor je trvalo zvodnený s voľnou hladinou podzemnej vody, podzemné vody sú v hydraulickej spojitosti s Dunajom. Štrkopiesčité a štrkové sedimenty, ktoré majú v komplexe kvartérnych fluviálnych náplavov dominantné postavenie majú veľkú variabilnosť obsahu piesčitej frakcie, čím vzniká vrstevná heterogenita prostredia. Veľké hrúbky štrkopiesčitých kvartérnych sedimentov a ich veľmi dobrá priepustnosť vytvárajú vhodné podmienky pre akumuláciu bohatých zásob podzemných vôd v týchto sedimentoch v oblasti Žitného ostrova.

Záujmové územie je z vyššie uvedeného dôvodu legislatívne chránené a celé patrí do chránenej vodohospodárskej oblasti - CHVO Žitný ostrov. Ochrana kvality podzemnej vody bude zabezpečená technickými opatreniami (odlučovače ropných látok s požadovaným limitom pre koncentráciu ropných látok, príp. lapače hrubých nečistôt a splavenín).

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R7 neprechádza územiaми významných vodných zdrojov ani územiaми s vyhlásenými ochrannými pásmami.

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

5.7 Archeologické náleziská a kultúrnohistorické pamiatky

V rámci prípravy dokumentácie pre stavebné povolenie bol spracovaný archeologický prieskum (časť F.11 dokumentácie). Na trase stavby cestných komunikácií (s toleranciou vzdialenosti 200 m) evidujeme celkom 7 archeologických lokalít, v štyroch rôznych katastrálnych územiach.

Archeologické náleziská na trase stavby

1. k.ú. Holice

Poloha: Kostolná Gala, Pánske

Druh lokality: mohyla (?)

Datovanie: neznáme

Nálezy: kruhový útvar s objektom vo vnútri (prospekcia Google Earth)

2. k.ú. Holice

Poloha: Slané jazero

Druh lokality: neznámy

Datovanie: pravek

Nálezy: keramika

3. k.ú. Holice

Poloha: Spoločný pasienok

Druh lokality: neurčený

Datovanie: neznáme

Nálezy: jamy, objekty obdĺžnikového pôdorysu (?) (letecká prospekcia)

4. k.ú. Kostolné Kračany

Poloha: Seniská

Druh lokality: sídlisko

Datovanie: neznáme

Nálezy: sídliskové objekty, chaty, jamy, exploatačné jamy, pozitívne porastové príznaky (letecká prospekcia)

5. k.ú. Kráľovičove Kračany

Poloha: Kráľovičové Kračany, Belovo

Druh lokality: sídlisko

Datovanie: pravek, stredovek

Nálezy: keramika, fragment bronzového plechu, zoskupenie jám (letecká prospekcia)

6. k.ú. Vieska

Poloha: Medzijazerné

Druh lokality: sídlisko

Datovanie: neznáme

Nálezy: keramika, jamy, chaty (letecká prospekcia)

7. k.ú. Vieska

Poloha: Vírové

Druh lokality: neznámy

Datovanie: pravek, stredovek

Nálezy: keramika

Okrem nich je v širšom zázemí trasy stavby doložených 52 nálezísk a kultúrno-historických stojacich pamiatok.

6 OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV

Cieľom opatrení je čo najväčšie zmiernenie, prípadne eliminácia, negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky stavby na ochranu obyvateľstva a prírodného prostredia, prostredníctvom dostupných a technicky realizovateľných postupov.

6.1 Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia

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

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v riešenom území sú:

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

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

Za účelom zistenia úrovne znečistenia ovzdušia z dopravy na rýchlostnej ceste R7 Holice - Mliečany po jej uvedení do prevádzky bola vypracovaná exhalačná štúdia (súčasť F.8 dokumentácie). Z jej výsledkov vyplýva, že obyvateľstvo v okolí rýchlostnej cesty R7 v predmetnom území nebude ovplyvňované nadmernými imisiami z dopravy. Koncentrácie príspevkov znečisťujúcich látok sú pod platnými hygienickými limitmi.

Z hľadiska prognózovaného vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý bude znamenať významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z dopravy nemali v budúcnosti narastať. V súčasnosti je v platnosti emisná norma EURO 6d Temp. Automobilky s ňou majú problémy predovšetkým z dôvodu zmeny metódy merania - počas reálnej jazdy. Platnosť emisnej normy je od 1. septembra 2018 do konca r. 2019. Od r. 2020 by mala byť už v platnosti iba norma Euro 6d, ktorá sa od 6d Temp líši v odchýlke – odchýlka medzi WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) a RDE (Real Driving Emissions) môže byť maximálne 110 %, pričom pri emisnej norme Euro 6d už iba 50 %.

6.2 Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku

Počas výstavby

Počas etapy výstavby predmetného úseku prichádza do úvahy čiastočné ovplyvnenie hlukom priľahlých obytných plôch prakticky po celej dĺžke výstavby rýchlostnej cesty. Dobrou organizáciou práce na stavenisku alebo vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku na znesiteľnú mieru tolerovanú počas obdobia výstavby diela.

V zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 hodiny a v sobotu od 8:00 do 13:00 hodiny sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2 tejto vyhlášky. Preto sa odporúča zásobovanie stavby a hlučné operácie na stavbe vykonávať len v uvádzanom čase v rámci pracovnej zmeny. Počas výstavby budú vykonávané kontrolné merania hluku v najviac exponovaných miestach v čase výstavby, v zmysle Projektu monitoringu (časť I. DÚR). V prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku bude potrebné prijať opatrenia na zabezpečenie ich dodržania zo strany zhotoviteľa stavby.

Počas prevádzky

Podľa výsledkov hlukovej štúdie bolo pre obdobie prevádzky rýchlostnej cesty R7 zistené prekročenie prípustných hodnôt hluku v kontaktných miestach s obytnou zástavbou. Z toho dôvodu sú navrhované opatrenia na ochranu pre hlukom z cestnej dopravy na predmetnej stavbe.

A. Protihlukové opatrenia na zdroji hluku

Z opatrení na zdroji hluku ako vhodným na zníženie hlučnosti zdroja hluku je realizácia krytov, obrusných vrstiev a vozovky z materiálov, ktoré v interakcii s valením kolies cestných vozidiel generujú menej akustickej energie. Jedná sa o asfaltový koberc mastixového (SMA 11 O), obrusnej vrstvy so strednou štruktúrou pre rýchlostnú cestu R7, križovatkové vetvy a dotknuté úseky cesty I/63.

B. Protihlukové opatrenia na dráhe šírenia zvuku

Pre zabezpečenie čo najnižšej úrovne hlukových emisií vo vonkajšom priestore je nutné prednostne uplatňovať protihlukové opatrenia pri zdroji hluku, rýchlostnej ceste R7. Jedná sa o návrh protihlukových stien, rozloženie zárezov a podobne. Protihlukové steny, ako opatrenia na dráhe šírenia zvuku, sú navrhované s ohľadom na dodržanie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí. Primárne ide o ochranu územia. Výška PHS je nad príľahlým povrchom vozovky.

Z podrobnejšej hlukovej štúdie vyplynula potreba zväčšenia rozsahu navrhnutých stien. V rámci DÚR je navrhnutých 15 PHS, ktoré sú riešené v 6 stavebných objektoch:

- 251-00 Protihluková stena v km 0,000 - 1,800 vpravo
- 252-00 Protihluková stena v km 2,540 -3,790 vľavo
- 253-00 Protihluková stena v km 4,290 - 5,555 vľavo
- 254-00 Protihluková stena v km 5,555 -9,000 vpravo
- 255-00 Protihluková stena v km 8.025 -9,060 vľavo
- 256-00 Protihluková stena v km 9,060 - 9,425 vľavo

Tabuľka č. 5 Navrhované protihlukové clony

Označenie PHS	Chránená lokalita	Umiestnenie	Staničenie	Dĺžka PHS [m]	Výška PHS [m]	Pozn.
Obj. 251-00 PHC 1	Holice	vpravo	0,000 – 0,365	365	3,0	
Obj. 251-00 PHC 2	Holice	vpravo	0,000 – 0,075	75	2,0	vetva križ. 102 B
Obj. 251-00 PHC 3	Holice	vpravo	0,420 – 0,538	118	2,0	
Obj. 251-00 PHC 4	Holice	vpravo	0,000 – 0,150	150	2,0	vetva križ. 102 A
Obj. 251-00 PHC 5	Holice	vpravo	0,625 – 1,800	1175	3,0	
Obj. 252-00 PHC 6	Vieska	vľavo	2,540 – 3,790	1250	3,5	
Obj. 253-00 PHC 7	Jastrabie Kračany	vľavo	4,290 – 5,555	1265	3,5	
Obj. 254-00 PHC 8	Lesné Kračany	vpravo	0,000 – 0,280	280	3,0	vetva križ. 103 A
Obj. 254-00 PHC 9	Lesné Kračany	vľavo	0,243 – 0,293	50	3,0	vetva križ. 103 A
Obj. 254-00 PHC 10	Lesné Kračany	vpravo	5,801 – 6,035	234	3,0	
Obj. 254-00 PHC 11	Lesné Kračany	vľavo	0,080 – 0,120	40	3,0	vetva križ. 103 B
Obj. 254-00 PHC 12	Lesné Kračany	vpravo	0,080 – 0,167	87	4,0	vetva križ. 103 B
Obj. 254-00 PHC 13	Kostolné Kračany	vpravo	6,084 – 8,800	2716	4,0	
Obj. 254-00 PHC 14	Kostolné Kračany	vpravo	8,800 – 9,000	200	3,0	
PHC 15 Obj. 255-00 Obj. 256-00	Dunajská Streda	vľavo	8,025 – 9,625	1600	3,0	

Parametre PHS

- Vlastné charakteristiky PHS musia mať jednočíselnú veličinu odrazu zvuku: $D_{LRI} \geq 6$ s výnimkou použitia priehľadných odrazivých PMMA panelov na mostoch s hodnotou $D_{LRI} < 1$ (EN1793-5) a jednočíselnú veličinu nepriezvučnosti pre pohltivé aj odrazivé PHS prvky $D_{LSI, E} \geq 28$ a pre PHS stĺpiky $D_{LSI, P} \geq 28$ (EN1793-6)

Poznámky:

1. Protihlukové steny nesmú rušiť alebo iným negatívnym spôsobom ovplyvňovať rozhľadové pomery na cestnej komunikácii a rozhľadové pomery na prejazdoch.
2. Vzhľadom k tomu, že PHS vytvára prekážku prúdenia vzduchu, PHS môže byť príčinou prerušenia voľného prúdenia vzduchu, čo môže na krátkom úseku spôsobiť náhlu zmenu dynamického tlaku pri zaťažení vetrom. Tieto nepriaznivé účinky je možné zmierniť vhodnou úpravou koncov PHS s postupným prechodom medzi voľným a chráneným úsekom cestnej komunikácie (v zmysle TP 051, MDVRR SR).

3. Protihlukové steny na mostoch – základnou požiadavkou na voľbu materiálu protihlukových stien je ich malá hmotnosť, v odôvodnenom prípade priehľadnosť. Zohľadnením uvedeného sú PHS na mostoch max. výšky 4m a z odrazivých/priehľadných materiálov.

6.3 Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Počas výstavby

Dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám a zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.

Zariadenia stavenísk môžu byť počas výstavby zdrojom znečistenia podzemných vôd. Ich negatívny vplyv možno výrazne obmedziť, ak sa dodržiavajú všeobecne platné legislatívne, bezpečnostné a technicko-organizačné opatrenia pri ich budovaní a pri samotnom režime prevádzky.

Ide v zásade o nasledovné prístupy:

- zabezpečiť preventívne opatrenia na ochranu vôd – spevnené plochy, vodotesné nádrže, dostatočné množstvo sorbčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na vhodnú ČOV.

Proti prípadnému negatívne vplyvu na podzemnú a povrchovú vodu pre obdobie výstavby a prevádzky objektov rýchlostnej cesty bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Návrh havarijného plánu bude potrebné prerokovať so správcom tokov v záujmovom území (Slovenský vodohospodársky podnik š.p.) a predložiť Slovenskej inšpekcii životného prostredia na schválenie.

V priebehu výstavby je všeobecne dôležité dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov.

Zabezpečenie opatrení počas výstavby bude povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby.

Počas prevádzky

Odvodnenie vozovky je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z povrchu vozovky budú zachytávané cez veľkokapacitné štrbinové žľaby. Žľaby v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany v km 0,000 - 7,900 budú zaústené do kanalizačných stôk. Odvodňovací systém v tomto úseku R7 je rozdelený na 14 stokových systémov. Odvodnenie povrchu vjazdových vetiev križovatky MÚK Holice v km 0,350 a MÚK Dunajská streda v km 6,200 bude riešené zachytením dažďových vôd na krajoch cesty pomocou odvodňovacích žlabov.

Dažďové vody z rýchlostnej cesty R7 v celom úseku Holice - Mliečany budú čistené v ORL z ocele so zväčšenou odlučovacou komorou a s povrchovou polyesterovou ochranou. Na trase rýchlostnej cesty je navrhnutých 16 ks ORL. Ku každému ORL je navrhnutý zjazd s manipulačnou plochou so šírkou vozovky 3,0 m pre zabezpečenie jeho obsluhy a údržby.

Dažďové vody budú v celom úseku km 0,000 - 9,425 odvedené do vsakovacích zariadení.

6.4 Opatrenia na ochranu pôdy

Výstavbou rýchlostnej cesty R7 dochádza k trvalému, aj dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy. Pri trvalom zábere pôdy, ktorý bude slúžiť pre konštrukciu cestného telesa, sa humózná vrstva odstráni a uloží na depónie. Pri dočasnom zábere pôdy, ktorý slúži pre pracovné a manipulačné pásy pri výstavbe sa tiež urobí skrývka ornice, resp. humózne vrstvy a uloží na 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.

Pri nakladaní s orniciou sa bude postupovať v súlade so schválenou „Bilanciou skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy“ (HHPP), ktorá bude spracovaná ako podkladový dokument pre vydanie rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy podľa § 17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov.

Pri vlastnej realizácii skrývky je potrebné dodržať zásadu odobratia vrstvy humusového horizontu tak, aby nedošlo k zmiešaniu so spodnejšími, na živiny, organickú hmotu a biologickú aktivitu chudobnejšími vrstvami pôdneho profilu a odobrať celý humusový horizont (ornicu) v hrúbke a v objeme podľa Bilancie skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy.

Depónie orničnej vrstvy sa budú zriaďovať na plochách dočasného záberu, v zmysle dokumentácie. V projekte je uvažované s nasledovnými depóniami ornice:

- DH 1 v južnom oku križovatky Holice plocha 10 000 m²
- DH2 v km 2,600 medzi R7 a I/63 plocha 21 000 m²
- DH3 v km 5,450 medzi R7 a I/63 plocha 10 000 m²
- DH4 v križovatke Dunajská Streda plocha 7 400 m²
- DH 5 pri nadjazde na Kračanskej ceste km 8,0 plocha 14 000 m².

Pre skladovanie a ošetrovanie skrývky HHPP platí norma ST SEV 4471-84. V zmysle tejto normy a právnych predpisov pre ochranu poľnohospodárskej pôdy depónia musí byť chránená pred veternou a vodnou eróziou, znečistením a znehodnotením (napr. stavebným materiálom, štrkom, pohonnými hmotami), ale aj pred zaburinením a rozkrádaním. Maximálna výška depónie HH nesmie prekročiť 3 m, so sklonom svahov maximálne 1 : 1,5.

Rekultivácie

Dočasný záber pôdy, ako aj opustené úseky ciest budú po ukončení stavby rekultivované. Rekultivácie budú zrealizované v rámci stavebného objektu:

- 010-00 Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy.

6.5 Opatrenia na ochranu bioty

V rozsahu záberu bol v rámci inventarizácie drevín spočítaných celkovo 917 stromov a 2 505 m² kríkových skupín.

S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podľa § 47, ods. 3 zákona, na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 20 m² (lokalita nachádza v extraviláne) sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. Podľa § 48 zákona uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín. Výsledky inventarizácie drevín, na ktoré je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody prehľadne sumarizuje nasledovná tabuľka.

Katastrálne územie	Počet stromov (ks)	Plochy kríkových porastov (m ²)	Spoločenská hodnota (€)
Kostolná Gala	7	0	7 028,60
Beketfa	11	30	17 329,32
Vieska	50	530	61 593,96
Lesné Kračany	36	80	32 738,52
Kostolné Kračany	121	0	107 282,80
Spolu	225	640	225 973,20

Nakoľko pri inventarizácii boli na pozemkov inventarizované aj dreviny, ktoré spĺňajú podmienku cestnej zelene, pri povoľovaní výrubu drevín rastúcich na týchto pozemkoch, sa bude postupovať podľa § 47 ods. 4, písmeno e) zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14, ods. 3 zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov). Prehľad inventarizovaných drevín - cestnej zelene prehľadne sumarizuje nasledovná tabuľka.

Katastrálne územie	Počet stromov (ks)	Plochy kríkových porastov (m ²)	Spoločenská hodnota (€)
Kostolná Gala	57	165	40 812,40
Lesné Kračany	159	265	145 331,70
Jastrabie Kračany	12	0	16 391,76
Kráľovičove Kračany	38	0	43 189,71
Vieska	48	0	78 763,44
Kostolné Kračany	253	235	332 275,09
Spolu	567	665	656 154,58

Pri inventarizácii boli zistené brehové porasty a porasty rastúce v inundácii vodných tokov. Na ich odstránenie bude potrebný súhlas príslušného Okresného úradu, orgánu štátnej vodnej správy v zmysle § 23, ods. 1, písm. a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov. Pre dreviny rastúce vo vodných tokoch sa nevyžaduje súhlas podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov o ochrane prírody a krajiny, postupuje sa podľa § 47 ods. 4 písm. e) uvedeného zákona. Dreviny boli inventarizované v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a bola im vyčíslená informatívne spoločenská hodnota v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov. Brehové porasty, ktoré spĺňajú vyššie uvedené podmienky boli identifikované v inundácii Mliečanského kanála v počte: stromy 125 ks, kroviny 1 200 m², vypočítaná spoločenská hodnota 189 284,08 €.

Výstavba rýchlostnej cesty R7 predstavuje tri okruhy problémov, ktoré treba z hľadiska ochrany prírody a krajiny riešiť:

1. zásah do krajiny
2. zásah do územného systému ekologickej stability
3. zásah do biodiverzity územia.

Detailizácia vplyvov a návrhy na ich elimináciu boli definované v rámci prípravy výstavby tohto úseku rýchlostnej cesty R7.

Zásah do krajiny bude čiastočne riešený opatreniami v rámci výstavby rýchlostnej cesty R7, najmä ozelenenie svahov a násypov, ktoré by malo byť v tejto lokalite realizované výlučne domácimi druhmi drevín, druhovo čo najviac prispôsobenými okolitým prirodzeným drevinovým formáciami a druhom biotopov.

Posudzované mostné objekty (SO 204-00, SO 211-00) v mieste križovania migračnej cesty a budovanej, resp. prekladanej cestnej komunikácie spĺňajú minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre podchody živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)). Sú však na dolnej hranici a pre posilnenie funkčnosti migračných objektov by bolo vhodné, aby boli v ďalšom stupni projekčnej prípravy stavby navrhnuté účinné opatrenia na minimalizáciu rušivých vplyvov rýchlostnej cesty na živočíchov v úseku križovania s biokoridorom (hluk, osvetlenie, optický kontakt). Obdobne by bolo žiaduce riešiť odhlučnenie mostných záverov a uloženia mostnej konštrukcie na minimum. Povrch pod mostom by mal ostať nespevnený, podľa možnosti v čo najprirodzenejšom stave. V rámci budúceho vývoja využitia priestoru pri viacúčelových mostoch slúžiacich ako podchody pre živočíchov je potrebné zabezpečiť, aby sa k nim urbanizácia nepriblížila na menej ako 200 m.

- SO 204-00 Most na R7 v km 5,100 R7

Mostný objekt 204-00 s dĺžkou 15,20 m a s výškou cca 3,6 m prevádza rýchlostnú cestu R7 ponad biokoridor. MPP komunikácie pod mostom je uvažovaný výšky 3,0 m. Komunikácia na moste je smerovo vedená v priamej. Výškovo sa komunikácia nachádza v konštantnom klesaní 0,12 %. Pričný sklon vozovky je konštantný so strechovitým sklonom hodnoty 2,5 %.

- SO 211-00 Most na preložke cesty I/63 v km 2,650 (km 5,100 R7)

Mostný objekt 211-00 dĺžky 15,20 m a s výškou cca 3,6 m prevádza preložku cesty I/63 ponad biokoridor. MPP komunikácie pod mostom je uvažovaný výšky 3,0 m. Komunikácia na moste je smerovo vedená v priamej. Výškovo sa komunikácia nachádza v konštantnom stúpaní 0,85 %. Pričný sklon vozovky je konštantný so strechovitým sklonom hodnoty 2,5 %.

S ohľadom na nižší stupeň ekologickej stability územia a narušenie plôch ojedinelých biotopov treba zabezpečiť počas stavby nenarušenosť plôch prilahlých k rýchlostnej ceste na miestach, ktoré sú pokryté biotopmi, mimo trvalých a dočasných záberov stavby. Plochy dočasných záberov po oboch stranách komunikácie, najmä v oblasti biotopov, by mali po dokončení výstavby pomerne rýchlo regenerovať a zarásť prirodzenou vegetáciou, aká je na okolitých plochách.

Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany prechádza v km 5,0 cez lesný porast, ktorý bol identifikovaný ako biotop európskeho významu Ls 1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy. Vybudovaním rýchlostnej cesty a preložky cesty I/63 príde k likvidácii biotopu na ploche 4 764 m² (2 101 m² a 2 663 m²). Ako revitalizačné opatrenie (SO 072-00 Revitalizačné opatrenia) je navrhované vytvorenie porastu minimálne s rovnakou výmerou, ako má likvidovaná časť biotopu. Druhové zloženie nového porastu vychádza z druhového zloženia biotopu. V zmysle § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. je na uskutočnenie činnosti, pri ktorej môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopov národného alebo európskeho významu potrebný súhlas orgánu ochrany prírody.

6.6 Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku stavby a na začlenenie technického diela do krajiny budú patriť vegetačné úpravy. Zároveň prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v silne urbanizovanej krajine. Výber druhovej skladby stromov a krov sa bude orientovať na pôvodné typické druhy sledovaného územia. Z hľadiska estetického vnímania stavby obyvateľstvom je potrebné navrhnuť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení nového prvku v krajine, je rekultivácia poškodeného územia.

Po ukončení stavebných prác sa vykonajú nové vegetačné úpravy a náhradná výsadba v rámci stavebného objektu:

- 061-00 Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty
- 062-00 Vegetačné úpravy ciest I. triedy
- 063-00 Vegetačné úpravy ciest III. triedy
- 064-00 Vegetačné úpravy miestnej komunikácie Jastrabie Kračany - Kráľovičove Kračany v km 4,6 R7.

6.7 Opatrenia na ochranu archeologických nálezísk a kultúrnohistorických pamiatok

Stavebník je povinný najmenej s trojmesačným predstihom písomne oznámiť začiatok zemných prác Archeologickému ústavu SAV Nitra. V prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov, musí nálezca ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu Trenčín priamo alebo prostredníctvom obcí, v ktorých katastrálnych územiach k nálezu dôjde. Oznámenie o náleze je povinný urobiť nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonanie prác, pri ktorých došlo k nálezu, najneskôr na druhý pracovný deň po jeho nájdení.

Následne v rámci zemných prác bude potrebné:

- zabezpečiť odhumusovanie záujmového územia stavby za prítomnosti archeológa - osoby s osobitnou odbornou spôsobilosťou na vykonanie archeologického výskumu, a to najmenej jeden mesiac pred plánovaným začiatkom realizácie stavby
- v harmonograme stavby vyčleniť časový priestor na realizáciu prípadného archeologického výskumu
- v prípade vydania rozhodnutia o vykonaní záchranného archeologického výskumu Pamiatkovým úradom SR, rešpektovať jeho podmienky

6.8 Zásady nakladania s odpadmi

V odpadovom hospodárstve sa uplatňuje nasledovná hierarchia:

- a) predchádzanie vzniku odpadu,
- b) príprava na opätovné použitie,
- c) recyklácia,
- d) iné zhodnocovanie, napríklad energetické zhodnocovanie,
- e) zneškodňovanie.

Pri nakladaní so vzniknutým odpadom dodržiavať ustanovenia platných právnych predpisov z oblasti odpadového hospodárstva.

Cieľom odpadového hospodárstva v oblasti stavebných odpadov je do roku 2020 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného a demolačného odpadu vrátane zasypávacích prác ako náhrady za iné materiály najmenej na 70 % hmotnosti vzniknutého odpadu.

6.9 Hlavné zásady organizácie výstavby z hľadiska ochrany životného prostredia

Pre výstavbu platí štandardný postup budovania cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie),
- prekládka, ochrana príp. úpravy inžinierskych sietí,
- úprava cestného telesa,
- polozenie konštrukčných vrstiev vozovky spevnených plôch,
- dokončovacie práce,
- vegetačné úpravy, zahumusovanie.

V projekte je uvažovaný návrh stavebných dvorov na spevnených plochách v priestoroch plánovaných mimoúrovňových križovatiek, t.j. na začiatku úseku, resp. na konci úseku, ktoré poskytujú dostatočný priestor pre dvory v rámci trvalého, resp. dočasného záberu stavby.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého záberu alebo dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Návrh stavebných dvorov možno považovať za predbežný. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností zhotoviteľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

7 OBJEKTY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE ZABEZPEČUJÚCE PODMIENKY OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

V rámci dokumentácie pre stavebné povolenie sú riešené nasledovné objekty, ktoré zabezpečujú ochranu zložiek životného prostredia.

010-00 Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy
061-00 Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty
062-00 Vegetačné úpravy ciest I. triedy
063-00 Vegetačné úpravy ciest III. triedy
064-00 Vegetačné úpravy miestnej komunikácie Jastrabie Kračany - Kráľovičove Kračany v km 4,6 R7
071-00 Náhradná výsadba
072-00 Revitalizačné opatrenia
204-00 Most na R7 v km 5,10 R7
211-00 Most na preložke cesty I/63 v km 2,650 (km 5,100 R7)
251-00 Protihluková stena v km 0,000 - 1,800 vpravo
252-00 Protihluková stena v km 2,540 -3,790 vľavo
253-00 Protihluková stena v km 4,290 -5,555 vľavo
254-00 Protihluková stena v km 5,555 -9,000 vpravo
255-00 Protihluková stena v km 8,025 -9,060 vľavo
256-00 Protihluková stena v km 9,060 - 9,425 vľavo
301-00 Oplotenie rýchlostnej cesty
303-00 Oplotenie cesty I/63 pri mostnom objekte 211-00 v km 5,1 R7
501-00 Dažďová kanalizácia rýchlostnej cesty R7
511-00 Dažďová kanalizácia cesty I/63

Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy

Cieľom objektov spätných rekultivácií je uvedenie pozemkov dočasného záberu do pôvodného stavu. Spätnú rekultiváciu plôch dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy možno zahájiť až vtedy, keď už tieto plochy nebudú využívané pre potreby stavby. Z pozemkov rekultivácie treba odstrániť všetky dočasné stavby, pevné a mobilné objekty, zvyšky stavebných materiálov, spevnené plochy vrátane podkladných a podsypových vrstiev.

Základom technickej rekultivácie je spätné zahumusovanie poľnohospodárskej pôdy použitej pri výstavbe rýchlostnej cesty R7.

Celková plocha zahumusovania bude známa po odsúhlasení záberov pôdy.

Technická rekultivácia zahŕňa nasledovné práce

- odstránenie následkov zhutnenia
- urovnávanie povrchu
- navozenie a rozhrnutie ornice

Po zrealizovaní technickej rekultivácie je potrebné vykonať následnú biologickú rekultiváciu. Je to potrebné hlavne z dôvodu, že pri manipulácii a presune výkopovej zeminy vždy dôjde k premiešaniu podorničia s ornice, čím sa podorničie dostáva na povrch do ornice vrstvy, alebo sa zadlávi. Týmto sa zmení doterajšia štruktúra pôdy, čo sa neskoršie prejaví na úrodnosti pôdy. Súčasne dochádza k narušeniu vodovzdušného režimu pôdy, čo sa môže preukázať zamokrením alebo zabahnením pôdy. Tento nepriaznivý stav pri výstavbe sa zvýrazní v čase zvýšených atmosférických zrážok, čomu sa nie je možné vyhnúť, nakoľko záujmové územie sa vyznačuje dostatočným množstvom zrážok a tiež aj ich dlhodobou intenzitou počas celého roka.

Mnohonásobný presun mechanizmov, ako aj materiálu a výkopovej zeminy za nepriaznivých podmienok nielen dokonale zhutnia pôdu, ale tiež degradujú pôdnu štruktúru.

Z uvedených dôvodov je nutné vykonať biologickú rekultiváciu, aby sa uvedené úseky mohli začleniť do príslušného pôdneho fondu.

Objekty vegetačných úprav

Projekt rieši návrh výsadby stromovej a kríkovej zelene pozdĺž objektu rýchlostnej cesty R7, tzn. výsadba bude realizovaná na násypových a zárezových svahoch cesty. Vegetačné úpravy budú plniť

predovšetkým funkciu sprievodnej zelene, náhradnej zelene za asanované dreviny a zapojenia technického diela do okolitej krajiny. Vegetačné úpravy sa vykonajú v súlade s TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách a STN 83 7010 Ochrana prírody.

Pre výsadbu drevín na svahoch a v zárezoch boli vybrané dreviny, ktoré sú schopné znášať nároky daného prostredia. V nasledujúcej tabuľke je uvedený zoznam drevín podľa ich výšok, širok a tvaru koruny. Tieto parametre informujú nezainteresovaných o nárastoch v dospelosti.

Rozsah vegetačných úprav v rámci jednotlivých stavebných objektov:

- 061-00 Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty

Realizáciou vegetačných úprav sa čiastočne nahradí asanovaná zeleň z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty a zmierni sa vplyv technického diela na okolitú krajinu.

Základom pre návrh druhového zloženia vegetačných úprav je potenciálna prirodzená vegetácia, ktorá predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval. V záujmovom území by sa podľa autorov Michalko a kol. (1986) nachádzali: Lužné lesy nížinné a Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske.

Základ výsadiieb tvoria stromy a kríky, miestami doplnené kerovými tvarmi stromov.

Navrhované druhové zloženie:

stromy		%
<i>Vedecký názov</i>	slovenský názov	
<i>Quercus robur</i>	dub letný	35
<i>Fraxinus excelsior</i>	jaseň štíhly	15
<i>Fraxinus angustifolia</i>	jaseň úzkolistý	15
<i>Ulmus carpiniifolia, Ulmus laevis</i>	brest hrabolistý, brest väzový	10
<i>Tilia cordata</i>	lipa malolistá	20
<i>Padus avium</i>	čremcha strapcovitá	5
		100
kríky		%
<i>Ligustrum vulgare</i>	zob vtáčí	20
<i>Lonicera xylosteum</i>	zemolez obyčajný	15
<i>Crataegus monogyna</i>	hloh jednosemenný	5
<i>Crataegus laevigata</i>	hloh obyčajný	5
<i>Corylus avellana</i>	lieska obyčajná	5
<i>Viburnum opulus</i>	kalina obyčajná	5
<i>Viburnum lantana</i>	kalina siripútková	5
<i>Swida sanguinea</i>	svíb krvavý	15
<i>Euonymus europaeus</i>	bršlen európsky	15
<i>Rhamnus catharticus</i>	rešetliak prečisťujúci	5
<i>Cornus mas</i>	drieň obyčajný	5
		100
kerostromy		%
<i>Padus avium</i>	čremcha strapcovitá	20
<i>Acer campestre</i>	javor poľný	30
<i>Ulmus carpiniifolia</i>	brest hrabolistý	10
<i>Fraxinus excelsior</i>	jaseň štíhly	15
<i>Fraxinus angustifolia</i>	jaseň úzkolistý	15
<i>Tilia cordata</i>	lipa malolistá	10
		100

Základ výsadiieb tvoria stromy a kríky, miestami doplnené kerovými tvarmi stromov. Rozsah vegetačných úprav predstavuje plochu cca 64 059 m² a výsadbu 609 ks stromov a 17 568 m² výsadiieb kríkov, t.j. 7 808 ks kríkov. Druhové zastúpenie sa spresní v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP).

- 062-00 Vegetačné úpravy ciest I. triedy

Realizáciou vegetačných úprav sa čiastočne nahradí asanovaná zeleň z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty a zmierni sa vplyv technického diela na okolitú krajinu.

Základom pre návrh druhového zloženia vegetačných úprav je potenciálna prirodzená vegetácia, ktorá predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval. V záujmovom území by sa podľa autorov Michalko a kol. (1986) nachádzali: Lužné lesy nížinné a Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske.

Základ výsadiieb tvoria stromy a kríky, miestami doplnené kerovými tvarmi stromov. Rozsah vegetačných úprav predstavuje plochu cca 8 429 m² a výsadbu 42 ks stromov a 5 917 m² výsadiieb kríkov, t.j. 2 629 ks kríkov.

- 063-00 Vegetačné úpravy ciest III. triedy

Realizáciou vegetačných úprav sa čiastočne nahradí asanovaná zeleň z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty a zmierni sa vplyv technického diela na okolitú krajinu.

Základom pre návrh druhového zloženia vegetačných úprav je potenciálna prirodzená vegetácia, ktorá predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval. V záujmovom území by sa podľa autorov Michalko a kol. (1986) nachádzali: Lužné lesy nížinné a Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske.

Základ výsadiieb tvoria stromy a kríky, miestami doplnené kerovými tvarmi stromov. Rozsah vegetačných úprav predstavuje plochu cca 12 694 m² a výsadbu 92 ks stromov a 1 481 m² výsadiieb kríkov, t.j. 658 ks kríkov. Druhové zastúpenie sa spresní v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP).

- 064-00 Vegetačné úpravy miestnej komunikácie Jastrabie Kračany - Kráľovičove Kračany v km 4,6 R7

Realizáciou vegetačných úprav sa čiastočne nahradí asanovaná zeleň z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty a zmierni sa vplyv technického diela na okolitú krajinu.

Základom pre návrh druhového zloženia vegetačných úprav je potenciálna prirodzená vegetácia, ktorá predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval. V záujmovom území by sa podľa autorov Michalko a kol. (1986) nachádzali: Lužné lesy nížinné a Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske.

Základ výsadiieb tvoria kríky, miestami doplnené kerovými tvarmi stromov. Rozsah vegetačných úprav predstavuje plochu cca 4 684 m² a výsadbu 2 082 ks kríkov. Druhové zastúpenie sa spresní v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP).

Objekty vegetačných úprav budú plniť v krajine funkcie:

- zabezpečenia a spevnenia svahov zatrávením, a výsadbou stromovej a kríkovej zelene,
- ochrany svahov proti vodnej a veternej erózii,
- zachytávania prachu a zníženia účinku imisií,
- začlenenia technického diela do krajiny,
- navádzacej funkcie v miestach migračných koridorov zveri.

Náhradná výsadba

Objekt 071-00 rieši náhradnú výsadbu za výruby nelesnej drevinovej vegetácie v zmysle § 48 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v katastrálnych územiach Kostolná Gala, Beketfa, Vieska, Lesné Kračany a Kostolné Kračany. Základom pre návrh druhového zloženia vegetačných úprav je potenciálna prirodzená vegetácia. Základ výsadiel tvoria stromy a kríky, okrem druhov potenciálnej prirodzenej vegetácie je možné použiť aj pre región tradičné okrasné druhy.

Navrhované druhové zloženie:

Stromy

<i>Quercus robur</i>	dub letný
<i>Fraxinus excelsior</i>	jaseň štíhly
<i>Fraxinus angustifolia</i>	jaseň úzkolistý
<i>Ulmus carpiniifolia, Ulmus laevis</i>	brest hrabolistý, brest väzový
<i>Tilia cordata</i>	lipa malolistá
<i>Padus avium</i>	čremcha strapcovitá

Kríky

<i>Ligustrum vulgare</i>	zob vtáčí
<i>Lonicera xylosteum</i>	zemleč obyčajný
<i>Crataegus monogyna</i>	hloh jednozemenný
<i>Crataegus laevigata</i>	hloh obyčajný
<i>Corylus avellana</i>	lieska obyčajná
<i>Viburnum opulus</i>	kalina obyčajná
<i>Viburnum lantana</i>	kalina siripútková
<i>Swida sanguinea</i>	svíb krvavý
<i>Euonymus europaeus</i>	bršlen európsky
<i>Rhamnus catharticus</i>	rešetliak prečisťujúci
<i>Cornus mas</i>	drieň obyčajný

Rozsah vegetačných úprav a parcely, na ktorých bude náhradná výsadba realizovaná, sa určí po dohovore so starostami príslušných obcí v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP).

Revitalizačné opatrenia

Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany prechádza v km 5,00 cez lesný porast, ktorý bol identifikovaný ako biotop európskeho významu Ls 1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy. Vybudovaním cesty príde k likvidácii biotopu na ploche 4 764 m² (2 101 m² a 2 663 m²).

Ako revitalizačné opatrenie v rámci SO 072-00 Revitalizačné opatrenia je navrhované vytvorenie porastu minimálne s rovnakou výmerou, ako má likvidovaná časť biotopu. Druhové zloženie nového porastu vychádza z druhového zloženia biotopu Dubovo-brestovo-jaseňové lužné lesy. Pre tieto lesy je charakteristické výrazne vyvinuté stromové aj krovinové poschodie. Prevládajúce stromy a kry v prirodzenom floristickom zložení sú: jaseň štíhly (*Fraxinus angustifolia* ssp. *pannonica*), brest hrabolistý (*Ulmus carpiniifolia*), čremcha strapcovitá (*Prunus padus*), brest väzový (*Ulmus laevis*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), svíb krvavý (*Swida sanguinea*), javor poľný (*Acer campestre*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), rešetliak prečisťujúci (*Rhamnus catharticus*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), hlohy (*Crataegus* sp.div.) a i.

Navrhovaná je plošná výsadba drevín s charakterom lesných porastov. Spôsob výsadby vychádza zo skutočnosti, že výsadby nie sú zakladané ako lesný porast. Spôsob výsadiel rešpektuje podmienky stanovišťa a vo veľkej miere necháva priestor prirodzenému vývoju porastov. Výsadba drevín bude realizovaná zo stromov s obvodom min. 12-14 cm a v spone 6 x 6 metra na vopred zatravnenu plochu. V kontaktných častiach porastu a ornej pôdy sa navrhuje vysadiť min. 2 m široký pás krovin. Kríky sa budú vysádzať v spone 1,5 x 1,5 m. Pri uvažovanej výmere 4 764 m² sa vysadí 132 ks stromov a 220 m² kríkov, čo predstavuje 98 ks.

Výsadba zelene v poľnohospodárskej krajine je finančne aj časovo náročný proces. Novo založené porasty by mali mať druhové zloženie blízke prirodzenému, čo ich predurčuje k dlhodobej existencii a

umožní ich začlenenie do krajiny. V dlhších časových horizontoch (aj v závislosti od spôsobu údržby a využívania) sa predpokladá vytvorenie viac alebo menej zapojených porastov s druhovým zložením blízky v území pôvodným lesom. Podpora spontánneho sukcesného vývoja stanovištné prirodzených druhov je žiaduca, naopak je potrebné v maximálnej miere kontrolovať a obmedzovať výskyt invázných druhov rastlín. Akákoľvek výsadba zelene vzhľadom na svoju podstatu predstavuje proces, v priebehu ktorého sa postupne menia podmienky v závislosti od vývoja rastlinného krytu a smerujú k optimálnemu stavu, ktorý je v rovnováhe so svojím prostredím.

Mostné objekty

Bariérový efekt nového líniového diela budú zmierňovať mostné objekty vhodných veľkostných parametrov, ktoré vytvoria dostatočný podchodný priestor a výšku (zachovanie migračnej čiary o min. šírke 1,5 m). Samotné mostné objekty s prirodzenou úpravou pod nimi, ktorá nebude obmedzovať pohyb hydrických živočíchov a vegetačné úpravy na kužeľových násypoch rýchlostnej cesty, vytvoria prijateľné podmienky pre migráciu živočíchov. Túto úlohu budú spĺňať nasledovné stavebné objekty:

- SO 204-00 Most na R7 v km 5,100 R7

Mostný objekt 204 s dĺžkou 15,20 m a výškou cca 3,6 m prevádza rýchlostnú cestu R7 ponad biokoridor. MPP komunikácie pod mostom je uvažovaný výšky 3,0 m. Komunikácia na moste je smerovo vedená v priamej. Výškovo sa komunikácia nachádza v konštantnom klesaní 0,12%. Priečny sklon vozovky je konštantný so strechovitým sklonom hodnoty 2,5%.

- SO 211-00 Most na preložke cesty I/63 v km 2,650 (km 5,100 R7)

Mostný objekt 211 dĺžky 15,20 m a výškou cca 3,6 m prevádza preložku cesty I/63 ponad biokoridor. MPP komunikácie pod mostom je uvažovaný výšky 3,0 m. Komunikácia na moste je smerovo vedená v priamej. Výškovo sa komunikácia nachádza v konštantnom stúpaní 0,85%. Priečny sklon vozovky je konštantný so strechovitým sklonom hodnoty 2,5%.

Protihlukové steny

Protihlukové steny, ako opatrenia na dráhe šírenia zvuku, sú navrhované s ohľadom na dodržanie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí. V rámci DÚR je navrhnutých 15 PHS, ktoré sú riešené v 6 stavebných objektoch. Celková dĺžka PHS je 9 605 m, s výškou 2 - 4 m.

Oplotenie rýchlostnej cesty

Za účelom zabránenia kolízie zveri a iných drobných živočíchov s cestnou premávkou, ako aj z dôvodu zamedzenia prechodu ľudí cez rýchlostnej cesty, bude teleso navrhovaného rýchlostnej cesty v celom úseku oplotené (SO 301-00). Oplotenie bude umiestnené v zásade na hranici trvalého záberu, t.j. 0,60 m od päty násypu, resp. hrany zárezu, alebo hrany priekopy. V mieste mostných objektov na rýchlostnej ceste R7 bude oplotenie vedené okolo kužeľov násypu k oporám mosta.

Oplotenie cesty I/63

Oplotenie cesty I/63 (SO 303-00) je umiestnené na hranici trvalého záberu vpravo od km 2,267 preložky cesty I/63 až po krídlo mostného objektu 211-00 o dĺžke 360m. Za mostným objektom oplotenie pokračuje až do km 3,2 preložky I/63. Úlohou oplotenia z južnej strany cesty I/63 je naviesť zver pod most 211-00.

Dažďová kanalizácia

Zrážkové vody z povrchu vozovky budú odvádzané do kanalizačných stôk a odvedené do vsakovacích zariadení. Dažďové vody z rýchlostnej cesty R7 v celom úseku Holice - Mliečany budú čistené v ORL. Na trase rýchlostnej cesty je navrhnutých 17 ks ORL (ORL1 = km 0,350, ORL2 = km 0,350, ORL3 = km 1,100, ORL4 = km 1,700, ORL5 = km 2,300, ORL 6 = km 2,900, ORL7 = km 3,4, ORL8 = km 3,670, ORL9 = km 4,700, ORL10 = km 5,075, ORL11 = km 5,240, ORL12=km 5,990, ORL13 = km 6,650, ORL14 = km 7,000, ORL15=km7,500, ORL16=km 8,800, ORL17 = 9,300). Staničenie je vzťahnuté k staničeniu R7.

Na preložke cesty I/63 je navrhnutých 11 ks ORL (ORL1 = km 0,550, ORL2 = km 1,220, ORL3 = km 2,365, ORL 4 = km 2,655, ORL 5 = km 3,500, ORL 6 = 4,050, ORL 7 = 4,200, ORL 8 = 4,926, ORL9 = 5,782, ORL10= km 5,918, ORL11 = km 6,650. Staničenie je vzťahnuté k staničeniu preložky cesty I/63.

V rámci odvodnenia rýchlostnej cesty ani v rámci preložky cesty I/63 nie sú navrhnuté priepusty. Voda je odvedená po prečistení do vsaku.

8 SPÔSOB PLNENIA PODMIENOK ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, vydalo Ministerstvo životného prostredia SR Záverečné stanovisko číslo 3951/12-3.4/ml, dňa 29.1.2013.

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti MŽP SR pre realizáciu odporučilo variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant A1 alt. II, subvariant 1 (bledomodrý).

MŽP SR v záverečnom stanovisku upozorňuje, že je potrebné technicky doriešiť koniec úseku odporúčaného variantu v nadväznosti na pokračovanie R7 v úseku Dunajská Streda - Nové Zámky vzhľadom na kumuláciu vplyvov z oboch úsekov na obyvateľstvo v obci Kútники, časť Blažov. Odporúča zosúladiť technické riešenie v oboch úsekoch samostatnou technickou štúdiou (odporúčaný variant koniec úseku R7 Holice - Dunajská Streda a odporúčaný variant začiatok úseku R7 Dunajská Streda - Nové Zámky), ktorá bude vypracovaná na začiatku projektových prác na DÚR a prerokovaná s dotknutou obcou.

Predmetná požiadavka sa netýka predkladaného úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany.

MŽP SR v záverečnom stanovisku odporučilo podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti predmetnej stavby. Spôsob ich riešenia v DÚR je popísaný v nasledujúcom texte (vyznačené kurzívou).

Územnoplánovacie opatrenia

Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest Slovenska bol schválený uznesením vlády SR č.162 z roku 2001 (Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest), ktoré definuje diaľničnú sieť tvorenú ťahmi D1, D2, D3 a D4 a sieť rýchlostných ciest R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7 a R8. Uznesenie vlády SR č.523 z júna 2003 (Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest) rozširuje sieť rýchlostných ciest o rýchlostný ťah R7:

- R7 - D4 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec - R2, dĺžka ťahu 213 km.

Na základe uvedeného Uznesenia vlády SR sa budú musieť postupne pripravovať ďalšie kroky pre zosúladenie navrhovanej činnosti (odporúčený variant) s územno-plánovacím dokumentmi na všetkých úrovniach.

Technické opatrenia vedenia trasy navrhovaných variantov

Na základe technickej dokumentácie a hodnotiacej dokumentácie je potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy navrhovanej činnosti realizovať nasledovné technické opatrenia pre vedenie trasy rýchlostnej cesty v odporúčanom variante:

- je potrebné technicky doriešiť prepojenie predchádzajúceho úseku R7 Dunajská Lužná - Holice, ktorý je stabilizovaný vo variante E fialovom (proces posudzovania je ukončený a spracováva sa už dokumentácia na územné rozhodnutie) s variantom odporúčeným.

Predmetná požiadavka bola splnená. Trasa R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice končí v km 16,600 pred križovatkou Holice priamym úsekom. Úsek Holice – Mliečany pokračuje týmto priamym úsekom dok km 1,306 za ktorým nasleduje ľavostranný smerový oblúk o polomere

3500 m, so symetrickými prechodnicami dĺžky 240 m ktorým sa Rýchlostná cesta z polohy variantu E (fialový) napája na odporúčaný variant A1 alt. II, subvariant 1 (bledomodrý). Veľkosť smerového oblúka ako aj k nemu prislúchajúce prechodnice zodpovedajú požiadavkám normy STN 736101 na návrhovú rýchlosť 120 km/h.

- v km 7,0; 9,150 a 10,7-11,250 preložky cesty I/63 odporúčaného variantu (subvariant 1) je kolízia so vzdušným vedením VVN 110 kV, pričom je potrebné technicky doriešiť trasovanie preložky cesty I/63 vzhľadom na ochranné pásmo existujúcich vzdušných vedení.

Kolízia v km 7,0 V správe o hodnotení v severnej časti MÚK Dunajská Streda je preložka cesty I/63 navrhnutá v tvare S línie prechádzajúcu popod linky VVN na ktorú sa úrovňovo v slede za sebou napájajú vetvy samotnej križovatky MÚK Dunajská Streda, cesty III/1393 (III/06327) a III/1406 (III/06361) čím na úseku cesty I/63 sú v úseku 500m tri úrovňové križovatky. STN 736101 pripúšťa pri návrhovej rýchlosti 60 km/h minimálnu vzdialenosť križovatiek 1 km. Z dôvodu splnenia tejto požiadavky STN boli tieto križovatky zlúčené v rámci MÚK Holice do jedného bodu a to do okružnej križovatky o priemere 50m. Pokračovanie cesty I/63 z okružnej križovatky bolo upravené tak aby nedošlo ku kolízii s vedením VVN a zároveň, trasa cesty I/63 bola v čo možno najväčšej miere primknutá k rýchlostnej ceste R7 v danom území.

Kolízia v km 9,150 Pri podrobnom trasovaní rýchlostnej cesty ako aj cesty I/63 v rámci dokumentácie DÚR v km rýchlostnej cesty 8,3 až 8,6 (v záverečnom stanovisku označené ako kolízia v km 9,150 preložky I/63) bola potvrdená kolízia s viacerými linkami VVN. Preložka cesty I/63 v uvedenom úseku je v kategórii C 9,5/80 čomu odpovedajú aj návrhové parametre tejto cesty. Z posúdenia smerového vedenia cesty I/63 vyplynulo že uvedenom bode musí byť preložka cesty I/63 vedená v koridore existujúcej cesty, z čoho vyplynula nutnosť odsunu osy R7 v danom smerovom oblúku o cca 30m južnejšie od existujúcej cesty I/63.

Uvedeným trasovaním rýchlostnej cesty ako aj preložky cesty I/63 bolo možné vyhnúť sa uvedenej kolízii s vedeniami VVN. Výstavba R7 a preložka I/63 si vyžiada iba výškovú úpravu jednej linky VVN.

Kolízia v Km 10,7 - 11,250 - uvedený úsek je mimo stavby R7 Holice - Mliečany

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia, hlukom a vibráciami

V etape ďalšej prípravy stavby je potrebné:

- aktualizovať hlukovú a rozptylovú štúdiu pre vybraný variant,

V rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie bola spracovaná hluková štúdia a exhalačná (rozptylová) štúdia, ktoré tvoria súčasť DÚR (F.7 a F.8).

- návrh vegetačných úprav riešiť tak, aby podporil protiexhalačnú a protihlukovú ochranu príslušného územia.

Vegetačné úpravy riešia stavebné objekty 061-00, 062-00, 063-00 a 064-00. Objekty vegetačných úprav budú plniť v krajine funkcie: zabezpečenia a spevnenia svahov zatrávením, a výsadbou stromovej a kríkovej zelene, ochrany svahov proti vodnej a veternej erózii, zachytávania prachu a zníženia účinku imisíí, začlenenia technického diela do krajiny, navádzacej funkcie v miestach migračných koridorov zveri.

Opatrenia počas výstavby možno zhrnúť nasledovne:

- stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti počas realizácie (zakrytie sypkých materiálov, zákaz spaľovania materiálov, čistenie vozidiel pred odjazdom zo staveniska),

- zabezpečiť kropenie staveniska počas výkopových prác a kropenie a čistenie príjazdových komunikácií,
- minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska, resp. ich skladovať v uzatvárateľných skladoch a silách v rámci navrhovanej hranice centrálného staveniska,
- pri prevádzkovaní objektov zariadenia staveniska sa musí ich prevádzkovateľ riadiť príslušnou legislatívou v oblasti ochrany ovzdušia, navrhovaná technológia musí spĺňať všetky legislatívne predpisy a normy v oblasti ochrany ovzdušia,
- pri návrhu trasy dovozu a odvozu stavebného materiálu spolupracovať s miestnou samosprávou,
- staveniskovú dopravu viesť mimo existujúcu zástavbu,
- na stavenisku používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti (navrhovanej technológii) a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu,
- zabezpečiť, aby stavebné práce neboli vykonávané v dňoch pracovného pokoja, resp. aby boli vykonávané iba nehlučné a neprašné práce (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov, resp. činnosti, ktoré svojím prerušením znehodnotia už zrealizované dielo),
- stavebník je povinný zabezpečiť meranie (monitoring) znečistenia ovzdušia a hluku počas stavebných prác v blízkosti zástavby.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby. Monitoring hluku a znečistenia ovzdušia počas výstavby bol zahrnutý v projekte monitoringu (časť L. DÚR)

Opatrenia počas prevádzky možno zhrnúť nasledovne:

- ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami hluku zabezpečiť technickými opatreniami, ktoré budú pozostávať z vybudovania protihlukových stien a zelených pásov v rámci vegetačných úprav,
- vybudovanie protihlukových opatrení je potrebné riešiť v zmysle aktualizovanej hlukovej štúdie spracovanej v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie,
- opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia budú zabezpečené modernizáciou automobilového parku, ktorého pohonné jednotky budú musieť spĺňať príslušné emisné limity v zmysle príslušnej legislatívy,
- zabezpečiť meranie (monitoring) znečistenia ovzdušia a hluku monitoring v zmysle podmienok príslušného Regionálneho úradu verejného zdravotníctva.

Plnenie týchto požiadaviek bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Opatrenia na ochranu horninového prostredia

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany horninového prostredia je potrebné:

- je potrebné realizovať inžiniersko-geologický, v ďalšom stupni projektu prijať stavebnotechnické opatrenia podľa odporúčaní z inžinierskogeologického prieskumu na bezpečný a racionálny spôsob zakladania stavby,

V rámci DÚR bol vykonaný podrobný Inžiniersko-geologický prieskum spoločnosťou AZ GEO, s.r.o.. Záverečná správa z prieskumu tvorí časť F.2 DÚR. Výsledky prieskumu a odporúčania sa premietli do technického riešenia navrhovaných objektov stavby.

- odporučiť zdroje materiálov pre stavbu násypov a zdroje kameniva na konštrukciu vozovky.

V rámci projektu sa predpokladá ako zdroj materiálu využitie existujúcich ložísk nevyhradených nerastov štrkovní. Projekt nepredpokladá otvorenie nových zemníkov v lokalite. Prehľad potenciálnych zdrojov surovín je uvedený v rámci oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (EIA).

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k neželaným únikom ropných látok do horninového prostredia.

Plnenie tejto požiadavky bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

Opatrenia na ochranu pôdy

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany pôdneho fondu je potrebné:

- po presnom zameraní odporúčaného variantu určiť presné trvalé zábery PPF a LPF a vypracovať podrobný elaborát záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle príslušnej legislatívy,

Plnenie tejto požiadavky rieši časť H. Záber pozemkov, H.1 Dokumentácia na odňatie pôdy z PP a LP v rámci DÚR.

- vhodným technickým riešením minimalizovať plošný rozsah zemných prác a tým odstránenie vegetačného pokryvu s negatívnym vplyvom na pôdny substrát,

Požiadavka bola akceptovaná podľa možností realizácie stavby tak, aby sa tieto plochy minimalizovali.

- navrhnuť obsluhu staveniska tak, aby boli minimalizované dočasné zábery a to aj s časovou optimalizáciou a minimalizáciou rozpracovanosti zemných prác (plán organizácie výstavby),

Technické riešenie navrhované v DÚR túto požiadavku rešpektuje. Pre presun materiálu budú využitá existujúca sieť ciest I. a III. triedy v rámci stavby.

- zvoliť vhodné miesta pre uloženie odstránenej humusovej vrstvy pre jej ďalšie použitie,

Depónie orníčnej vrstvy sa budú zriaďovať na plochách dočasného záberu, špecifikované sú v rámci technickej správy DÚR.

- nakladanie s humusom navrhnuť podľa podmienok príslušných orgánov a organizácií,

Nakladanie s humusovým horizontom bude v súlade s „Bilanciou skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy“ vypracovanej podľa vyhlášky Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 508/2004 Z.z., schválenej príslušným orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.

- navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu rýchlostnej cesty výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa,

Vegetačné úpravy riešia stavebné objekty 061-00, 062-00, 063-00 a 064-00. Objekty vegetačných úprav budú plniť v krajine funkcie: zabezpečenia a spevnenia svahov zatrávením, a výsadbou stromovej a kríkovej zelene, ochrany svahov proti vodnej a veternej erózii, zachytávania prachu a zníženia účinku imisií, začlenenia technického diela do krajiny, navádzacej funkcie v miestach migračných koridorov zveri.

- pri vypracovávaní projektu rekultivácie spolupracovať s príslušnými organizáciami, podnikmi a samosprávou

Požiadavka bola akceptovaná, rekultivácie rieši stavebný objekt SO 010-00 Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy. V rámci projektu je uvažované s rekultiváciou dočasne zabraných plôch a opustenou časťou cesty III/1390 v križovatke Holice. Projekt je prerokovaný

s dotknutými orgánmi a organizáciami. Záznamy z rokovaní a vyjadrenia sú súčasťou časti E. Doklady.

V etape výstavby je potrebné:

- po odstránení vegetačného krytu a ukončení zemných prác je potrebné zahájiť jeho obnovu a použiť stabilizačné prvky proti erózii s následnými vegetačnými úpravami (hydroosev, výsadba vhodnej vegetácie),
- zabezpečiť ochranu pôd pred kontamináciou ropnými látkami zo stavebných mechanizmov dôslednou údržbou stavebných strojov,
- stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách,
- po skončení výstavby je nevyhnutné na plochách dočasných záberov a opustených úsekov ciest vykonať dôslednú rekultiváciu.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky je potrebné:

- dôsledná starostlivosť o náhradnú výsadbu na rekultivovaných plochách a plochách novej komunikácie.

Plnenie týchto požiadaviek bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Opatrenia na ochranu povrchových vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany povrchových vôd je potrebné:

- optimalizovať systém odvodnenia vozovky cestnou kanalizáciou s umiestnením odlučovačov ropných látok (ORL) pred zaústením kanalizácie do povrchových tokov (Mliečanský a Liderský kanál)

Spôsob odkanalizovania v predmetnom území je optimalizovaný v súlade s miestnymi podmienkami. Vody z povrchového odtoku z vozovky budú odvádzané do vsakovacích zariadení, prostredníctvom ktorých budú vsakovať do podzemných vôd. Pred zaústením do vsaku budú prečisťované v ORL. Dané riešenie možno považovať za environmentálne najvhodnejšie z hľadiska eliminácie rizík vyplývajúcich zo zmeny klímy.

- technické riešenie zakladania mostných objektov navrhnuť s minimálnym zásahom do koryta kanálov

Pri stavbe mostov sa do koryta kanálov zasahovať nebude.

- zohľadniť požiadavky uvedené v stanovisku SVP, š.p.

Požiadavky SVP, š.p. (list zo dňa 27.2.2012 č.j. 2284/2012) boli zohľadnené nasledovne:

1) *pre melioračné kanály v danom území zachovať súčasný stav prietochných profilov a ich kríženie riešiť tak, aby nedošlo k znehodnoteniu ich funkcie pri stabilizovaní HPV.*

Splnené: Jediným melioračným kanálom v danom území je Mliečanský kanál. Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany končí ešte pred týmto kanálom. Existujúci mostný objekt na ceste I/63 na tomto kanály nebude dočasným napojením na konci úseku dotknutý.

2) *Odvádzanie zrážkových vôd do vsaku (horninového prostredia) je možné vzhľadom na lokalizáciu stavby v CHVO žitný ostrov iba cez ORL v maximálnej koncentrácii NEL 0,1 mg/l.*

Odvodnenie rýchlostnej cesty je cez navrhnuté veľkokapacitné štrbinové žľaby alebo rigoly a kanalizáciu (podľa výškového vedenia trasy). Pred navrhnutým vsakovaním sú navrhnuté ORL. Koncentrácia ropných látok (NEL) na výstupe z ORL bude menej ako 0,1 mg/l.

Obdobne je riešené aj odvodnenie preložky cesty I/63.

V etape výstavby je potrebné:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú minimalizovať znečisťovanie vôd,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- riadiť sa príslušnými ustanoveniami vodného zákona.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL,
- pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy,
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami.

Plnenie týchto požiadaviek bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Opatrenia na ochranu podzemných vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany podzemných vôd je potrebné:

- v rámci inžiniersko-geologického prieskumu vykonať hydrogeologické prieskumné práce zamerané na overenie možného ovplyvnenia režimu a kvality podzemných vôd a navrhnúť príslušné opatrenia

V rámci inžinierskogeologického prieskumu boli realizované aj hydrogeologické práce (merania hladín, odbery vzorky vody a vsakovacie skúšky). Výsledky prieskumu a odporúčania sa premietli do technického riešenia navrhovaných objektov stavby.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením,
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením,
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby hodnotenej činnosti,
- zabezpečiť hydrogeologický monitoring.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL, pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami, zabezpečiť monitoring podzemných vôd.

Plnenie týchto požiadaviek bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Opatrenia na ochranu bioty a krajiny

V etape prípravy je pre ochranu bioty a krajiny potrebné:

- po presnom geodetickom zameraní územia aktualizovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie zlikvidovaných drevín

Inventarizácia drevín tvorí časť F.5 DÚR.

- zmapovať dotknuté biotopy nachádzajúce sa v trase vybraného variantu a v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR spresniť technické a organizačné opatrenia v zmysle príslušnej legislatívy,

V rámci DÚR bola vykonaná „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu“, ktorá tvorí časť F.4 DÚR. Technické riešenie rešpektuje výsledky prieskumu. V čase spracovania DÚR bolo uskutočnených niekoľko stretnutí so zástupcami ŠOP SR. Záznamy z rokovaní a vyjadrenia sú súčasťou časti E. Doklady.

- vypracovať projekt revitalizačných opatrení v spolupráci so ŠOP SR v súlade s ustanovením § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny

Povinnosť vykonávať primerané náhradné revitalizačné opatrenia podľa § 6 zákona o OPaK, na ktorú sa vzťahovala požiadavka vypracovania projektu revitalizačných opatrení bola zrušená novelou zákona č. 117/2010 Z.z.

Napriek uvedenému je požiadavka záverečného stanoviska rešpektovaná, v objektovej skladbe je zahrnutý SO 072-00 Revitalizačné opatrenia. Objekt bol navrhnutý na základe konzultácie so zástupcami ŠOP SR, Správa CHKO Dunajské Luhy.

- v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR zabezpečiť monitoring migrácie zveri a navrhnúť opatrenia (preveriť potrebu navrhovaného ekoduktu)

Na základe terénneho prieskumu, dokumentácie územného systému ekologickej stability, informácií z prostredia Štátnej ochrany prírody SR a poľovníckeho združenia bol identifikovaný najvýznamnejší migračný koridor zveri v trase navrhovaného úseku rýchlostnej cesty. V predmetnom priestore (km 5,100) je navrhnutý na rýchlostnej ceste viacúčelový most, ktorý bude plniť aj funkciu migračného podchodu pre živočíchy do veľkostnej kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)). Problematika je podrobnejšie spracovaná v samostatnej prílohe F.6 Prieskum bioty - prieskum výskytu migračných trás živočíchov.

- pri technickom riešení minimalizovať zásahy do brehových porastov, ktoré tvoria sprievodnú zeleň, aby nedošlo k ohrozeniu ekosystémov a minimalizovať priame zásahy do biokoridorov - manipulačný priestor obmedziť na nevyhnutnú mieru

Navrhované technické riešenie v DÚR tieto požiadavky rešpektuje.

- technickým riešením zabezpečiť priechodnosť biokoridorov dostatočnou svetlosťou mostov a priepustov, konštrukciu a rozmery priepustov konzultovať s pracovníkmi ŠOP SR.

Technické riešenie vychádza z konzultácie s pracovníkmi ŠOP SR a výsledkov „Migračnej štúdie“.

V etape výstavby je potrebné:

- dôsledne sledovať, aby sa v záujmovom území nezačali ďalej šíriť druhy nepôvodné a invázne,
- zabrániť pohybu strojov mimo stanovené prístupové komunikácie,
- dočasne oplotiť lokality hodnotné z hľadiska ochrany prírody ležiace v blízkosti trasy cesty,
- vylúčiť budovanie dočasných prístupových ciest, stavebných dvorov a depónií v lokalitách hodnotných z pohľadu ochrany prírody,
- výrub drevín uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období, aby neboli zlikvidované hniezdiská vtáctva a ich mláďat,

- z rámci rekultivačných a vegetačných úprav využiť výlučne pre lokalitu pôvodné druhy bylín a drevín.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť ošetrovanie a údržbu ochrannej a revitalizačnej vegetácie pozdĺž rýchlostnej cesty.

Plnenie tejto požiadavky bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Opatrenia na poľnohospodársku a lesohospodársku činnosť

V etape prípravy stavby:

- navrhovaná činnosť môže ovplyvniť existujúcu sieť poľných a lesných ciest, pričom je potrebné tieto identifikovať a navrhnúť technické riešenie pre zabezpečenie prístupu na všetky pozemky,

Prístupy na pozemky riešia príslušné stavebné objekty 151-00, 152-00, 153-00, 154-00 a 155-00.

- prerokovať s užívateľmi pôdy lokalizáciu prípadných náhradných poľných a lesných ciest,

Lokalizáciu prístupov na pozemky riešia príslušné stavebné objekty 151-00, 152-00, 153-00, 154-00 a 155-00. Tieto boli prerokované so zástupcami Dotknutých obcí a poľnohospodárskych družstiev.

- rekultiváciu územia prerokovať s príslušnými užívateľmi pôdy.

Súčasťou projektu je obj. 010-00 Rekultivácie dočasne zabratej pôdy v ktorej je spracovaná rekultivácia v rozsahu DÚR. Rekultivácie územia budú podrobne spracované a prerokované s užívateľmi pôd v ďalšom stupni projektovej dokumentácie DSP.

V etape výstavby:

- zabezpečiť neobmedzený prístup poľnohospodárskej a lesohospodárskej techniky na dotknuté pozemky,

- dohodnúť spôsob spoločného využívania existujúcich poľných a lesných ciest.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky:

- zabezpečiť údržbu mostov nad R7 na poľných cestách.

Plnenie tejto požiadavky bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Organizačné a prevádzkové opatrenia

V etape výstavby je potrebné:

- vykonávať priebežné technické prehliadky a údržbu stavebných mechanizmov, maximálne obmedziť prašnosť pri stavebných prácach,

- prepravovaný materiál zaistiť tak, aby neznečisťoval dopravné trasy (plachty, vlhčenie),

- pri výjazde na verejné komunikácie zabezpečiť čistenie kolies (podvozkov) dopravných prostriedkov a strojov,

- znečistenie komunikácií okamžite odstraňovať,

- na vyhradených cestách v maximálnej miere vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.),

- udržiavať poriadok na staveniskách, materiál ukladať na vyhradené miesta,
- havarijný plán počas výstavby komunikácie vypracuje zhotoviteľ stavby, pre prevádzku činnosti vypracuje havarijný plán prevádzkovateľ,
- dodávateľ, resp. zúčastnení dodávateľa sú povinní rešpektovať a dodržiavať legislatívne podmienky bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci,
- pri výstavbe postupovať v zmysle plánu organizácie výstavby,
- pokiaľ pri zemných prácach dôjde k archeologickým nálezom, je potrebné postupovať v zmysle platnej legislatívy.

Plnenie týchto požiadaviek bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

V etape prevádzky je potrebné:

- dodržiavať prevádzkové prepisy.

Plnenie tejto požiadavky bude zabezpečené budúcim správcom stavby.

Nakladanie s odpadmi

V etape prípravy je potrebné špecifikovať všetky druhy odpadov vzniknutých počas výstavby a prevádzky a určiť ich približné množstvá.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva počas výstavby aj prevádzky:

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

Požiadavky vyplývajúce z platnej legislatívy v oblasti odpadového hospodárstva pre obdobie výstavby a prevádzky budú zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby a správcom cestnej komunikácie.

Lokality stavebných dvorov

- stavebné dvory umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia, pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo,
- pre lokalizáciu stavebných dvorov využiť existujúce menej hodnotné plochy a plochy ťažko využiteľné na iné účely,
- stavebné dvory zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody.

V projekte sú navrhnuté stavebné dvory v nasledovných lokalitách:

SD1 Pomocný stavebný dvor - V križovatke Holice, pomocný stavebný dvor pre výstavbu križovatky a mostného obj. 201

SD2 Hlavný stavebný dvor je umiestnený v areály bývalého poľnohospodárskeho družstva Vieska

SD3 Pomocný stavebný dvor - V križovatke Dunajská Streda, bude slúžiť pre výstavbu križovatky

SD4 Pomocný stavebný dvor - Pri Kračianskej ceste v km 8,0 R7 bude slúžiť pre výstavbu mostného objektu 206-00

SD5 Pomocný stavebný dvor – pri objektoch 204-00 a 211-00, bude slúžiť na výstavbu týchto mostných objektov

Iné

Odporúčame navrhovateľovi, aby inicioval VÚC Trnavského kraja, aby sa cesta II/507 riešila na úrovni VÚC a to v súčinnosti s prípravou rýchlostnej cesty R7.

Netýka sa úseku R7 Holice - Mliečany.

Náhrady

Predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

Náhrady, týkajúce sa prípadného výrubu drevín, budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z. z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín.

Náhrady za majetkové ujmy sa budú riešiť v zmysle platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých subjektov, zastupiteľstva dotknutých obcí. V prípade výstavby navrhovanej činnosti sú identifikované nasledujúce kompenzačné opatrenia:

- náhrady za škody spôsobené na PPF
- náhradná výsadba drevín za výrub nelesnej drevinovej vegetácie na PPF
- náhrady za škody spôsobené na LPF
- náhradná výsadba drevín v LPF a následná starostlivosť podľa schváleného projektu
- náhrady za trvalý záber PPF a LPF.

Vyššie uvedené požiadavky rieši stavebník - NDS, a.s.

Vypracoval: Mgr. Peter Hujo
ENVICONSULT spol. s r.o.