

RÝCHLOSTNÁ CESTA R7, BRATISLAVA KETELEC – BRATISLAVA PRIEVOZ

Z Á V E R Ě Č N É S T A N O V I S K O

(Číslo: 2303/13 - 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

„Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“

2. Účel

Účelom realizácie rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz je prepojenie pripravovanej diaľnice D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever po existujúcu križovatku Prievoz na diaľnici D1 s plynulou a bezpečnou prevádzkou, ktoré bude kapacitne vyhovujúce požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodné a investične realizovateľné a prijateľné z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých mestských častí hl. mesta SR Bratislavy.

3. Užívateľ

Užívateľ : verejnosť

Správca : Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

4. Miesto realizácie

Lokalizácia záujmového územia podľa územno-správneho členenia Slovenskej republiky :

VÚC: Bratislavský kraj, Okres : Bratislava II., Mesto : Bratislava, Mestská časť: Bratislava – Ružinov, Bratislava – Podunajské Biskupice

Katastrálne územie : Ružinov, Nivy, Podunajské Biskupice.

5. Termín začatia a ukončenia

Predpokladaný termín začatia výstavby:

2016

Predpokladaný termín ukončenia výstavby:

2018

Ukončenie prevádzky:

bez časovo ohraničenej doby

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Súčasný stav

Záujmové územie sa nachádza v južnom sektore mesta Bratislavy, na ľavom brehu rieky Dunaja. Územie je vymedzené na severe diaľnicou D1 (mimoúrovňová križovatka Prievoz) a na juhu plánovanou trasou diaľnice D4 v oblasti Lieskovec. Terén je rovinatý s miernym spádom v smere na juhovýchod, s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Relatívne výškové rozdiely nie sú väčšie ako 0,5 - 1,5 m, ojedinele dosahujú okolo 3 m. Centrom územia je areál akciovej spoločnosti Slovnaft, ktorý navrhované varianty obchádzajú po západnej a východnej hranici. Východnú hranicu územia pre návrh variantov tvorí jestvujúca zástavba Podunajských Biskupíc.

V oblasti medzi diaľnicou D1 a areálom Slovnaft sa nachádza rozptýlená priemyselná aj bytová zástavba. Najmä pozdĺž prístavov na Dunaji sa nachádza bytová a záhradkárská kolónia. Priestor južne pod Slovnaftom slúži k poľnohospodárskej výrobe, s výnimkou oblasti výskytu štrkopieskov. Západnou hranicou územia pre návrh variantov je ľavý breh rieky Dunaja, ktorý v južnej časti plní funkcie ochrany prírody a krajiny (Chránená krajinná oblasť Dunajské luhy, prírodné rezervácie Kopáčsky ostrov, Pánsky diel, Topoľové hony, Gajc, územia NATURA 2000: Chránené vtáčie územie Dunajské luhy, navrhované územie európskeho významu Biskupské luhy, Ramsarská lokalita Dunajské luhy, územia územného systému ekologickej stability, genofondové lokality).

Celá doprava ide v súčasnosti po ceste I. triedy cez obce.

V trasovaní navrhovanej líniovej stavby Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz existuje antropogénna záťaž pochádzajúca zo sídelných jednotiek (sídla mestského typu) a z poľnohospodárskeho využívania prírodných zdrojov s ovplyvnením jednotlivých zložiek životného prostredia

Navrhované stavebnotechnické riešenie

Navrhované varianty sú výhľadovo navrhnuté v šírkovom usporiadaní R 24,5/120 (štvorpruh smerovo rozdelený), čomu zodpovedá aj celé technické riešenie.

Tab.: Základné technické požiadavky jednotlivých variantov

Variant	Šírkové usporiadanie	Kategória	Navrhovaná rýchlosť (km/hod.)
Variant A1 – červený	4 – pruhová komunikácia	R24,5/120	120
Variant A2 – fialový			
Variant B – modrý			
Variant D – zelený			
Variant C2 – oranžový			

POPIS TRÁS JEDNOTLIVÝCH NAVRHOVANÝCH VARIANTOV

Začiatok úsekov je v mieste existujúcej mimoúrovňovej križovatke (MÚK Prievoz) v trase existujúcej diaľnice D1.

Koniec úsekov hodnotenej činnosti je vo variantoch A1, A2, B a D v navrhovanej MÚK Ketelec, ktorá je situovaná v dvoch polohách v trase navrhovanej diaľnice D4 v úseku Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever.

Koniec úseku variantu C2 je situovaný v polohe MÚK R7/I/63 nadväzujúcej stavby rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná vo variante C – (zelený).

Variant A1 – (červený):

Celková dĺžka trasy variantu A1 predstavuje 6,675 km.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 vo variante A1 je v mieste existujúcej MÚK Prievoz. V úseku 0,8 km až 1,1 km trasa prechádza v kontakte s existujúcou zástavbou Malé Pálenisko (záhradkárská kolónia), v 1,3 km križuje mostným objektom rieku Malý Dunaj. V úseku 1,8 km až 4,2 km prechádza trasa variantu A1 v súbehu so západnou hranicou priemyselného

podniku Slovnaft, a.s. Koncový úsek variantu A1 od 4,3 km po 6,7 km je vedený cez poľnohospodársky využívané plochy.

Variant A2 – (fialový):

Celková dĺžka trasy variantu A2 predstavuje 6,949 km.

Začiatok predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 vo variante A2 je v mieste existujúcej MÚK Prievoz. Približne v 0,8 km sa variant A2 odkláňa od trasy variantu A1 a širšie obchádza existujúcu obytnú zástavbu v lokalite Malé Pálenisko. Po prekonaní vodného toku Malý Dunaj v 1,5 km sa následne trasa variantu A2 v 1,95 km trasy opäť pripája k trase variantu A1 a jeho následné trasovanie je vedené v trase A1 až po koniec úseku v navrhovanej MÚK Ketelec.

Variant B – (modrý):

Celková dĺžka trasy variantu B je 8,848 km.

Začiatok trasy variantu B je v existujúcej MÚK Prievoz. Na rozdiel od predošlých variantov A1 a A2 jeho trasa pokračuje severne od existujúceho priemyselného komplexu Slovnaft, a.s. cez poľnohospodársky využívané územie po 4,0 km jeho trasy. V polohe 2,6 km prekonáva mostným objektom vodný tok Malý Dunaj. Od 4,0 km po 6,3 km trasy je vedený pozdĺž východného okraja podniku Slovnaft, a.s. Koncový úsek prechádza cez poľnohospodársky využívané plochy, kde v 8,1 km sa pripája na trasu variantu A1, resp. variantu A2 a mostným objektom v 8,775 km sa napája na pripravovanú trasu diaľnice D4.

Variant D – (zelený):

Celková dĺžka trasy variantu D je 7,729 km.

Variant D je projektovaný obdobne ako variant B severne od podniku Slovnaft, a.s., kde v úseku po 3,5 km sa významne jeho trasa neodlišuje od variantu B. Od 3,5 km trasy je vedený v polohe variantu B v susedstve s východnou časťou areálu Slovnaft, a.s. V polohe 5,78 km sa variant D odkláňa východným smerom a prechádza cez územie využívané na poľnohospodárske účely. V koncovom úseku v 7,2 až 7,3 km vedie v blízkosti existujúceho ložiska štrkopieskov a pieskov a následne sa v 7,8 km v polohe navrhovanej MÚK Ketelec napája na trasu pripravovanej diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever.

Variant C2 – (oranžový):

Celková dĺžka trasy variantu C2 predstavuje 6,795 km.

Variant C2 prepája variant D – (úsek Ketelec – Prievoz) a variant C – (zelený) v úseku Bratislava – Dunajská Lužná. Nový variant C2 sa v staničení cca 4,5 km variantu D odkláňa od jeho trasy v JV smere, prechádza cez poľnohospodársky využívané plochy a v polohe 5,4 km variantu D sa zatáča východne v smere k existujúcej ceste I/63, kde prechádza cez areál transformovne (VN 400 /110/22 kV). Následne sa napája prostredníctvom MÚK R7/ I/63 na už posudzovaný variant C – (zelený) v rámci stavby „Bratislava – Dunajská Lužná“.

Tab.: Prehľad základných ukazovateľov navrhovaných variantov

Ukazovateľ		m.j.	Variant				
			A1 červený	A2 fialový	B modrý	D zelený	C2 oranžový
Celková dĺžka trasy		km	6,675	6,949	8,848	7,729	6,795
Počet križovatiek (MÚK)		ks	1	1	1	2	2
Dĺžka mostných objektov R7		km	0,693	0,510	0,701	0,696	0,866
Prebytok ornice		m ³	47 000	47 000	66 000	51 000	71 735,9
Asanácia objektov		ks	64	24	38	34	35
Trvalý záber pôdy (orientačné)		ha	54,1	52,4	75,37	67,77	63,2
Z toho	Poľnohosp. pôda	ha	48,7	47,0	75,3	67,7	63,2
	Lesné pozemky	ha	5,4	5,4	0,07	0,07	0,0
Protihlukové opatrenia (steny)		m	4 500	4 615	7 660	7 920	10 265

Navrhované križovatky

Na základe smerovania dopravy v hodnotenom území a jeho širšom okolí sú navrhnuté nasledujúce mimoúrovňové križovatky:

Mimoúrovňová križovatka „Ketelec“ (variant A1, variant A2, variant B)

Ide o spoločnú mimoúrovňovú križovatku pre uvedené varianty umiestnenú v cca 6,6 km (variant A1), cca 6,9 km (variant A2), cca 8,6 km (variant B). Navrhovaná križovatka bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na plánovanú trasu diaľnice D4 južne od hl. mesta SR Bratislavy. Geometrický tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v danom území.

S ohľadom na územné limity, hranice lokalít NATURA 2000 a plánovanú zástavbu územia (lokalita Lieskovec, existujúci areál ťažby štrkopieskov) došlo pred spracovaním zámeru k optimalizácii polohy a tvaru križovatky Ketelec. Vo variante A1, A2, resp. variante B došlo k jej posunu v SZ smere od hranice lokalít NATURA 2000 o cca 250 m.

Mimoúrovňová križovatka „Ketelec“ (variant D)

Je riešená ako deltovitá križovatka s umiestnením v cca 7,7 km trasy zeleného variantu. Navrhovaná križovatka bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na plánovanú trasu diaľnice D4 južne od hl. mesta SR Bratislavy.

Mimoúrovňová križovatka „Slovnaft“ (variant A1, variant A2, variant B, variant D)

Ide o mimoúrovňovú križovatku umiestnenú severne od areálu Slovnaft, a.s. na začiatku posudzovaného úseku v cca 1,2 km (variant A1), cca 0,9 km (variant A2), cca 1,7 km variant B), cca 1,0 km (variant D). Navrhovaná križovatka bude riešiť napojenie rýchlostnej cesty R7 na existujúcu Slovnaftskú ul.

Mimoúrovňová križovatka „Kazanská“ (variant D)

Ide o križovatku umiestnenú v trase zeleného variantu (v cca 3,5 km jeho trasy). Geometrický tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových pomerov v predmetnom území.

Mimoúrovňová križovatka „MÚK R7 / I/63“ (variant C2)

Ide o križovatku umiestnenú v koncovom úseku trasy oranžového variantu (v cca 6,6 km trasy C2). Geometrický tvar križovatky vychádza z dopravných požiadaviek a priestorových podmienok v území.

Odpočívadlá a strediská správy údržby rýchlostnej cesty

V trase navrhovanej činnosti sa s umiestnením odpočívadiel a stredísk údržby rýchlostnej cesty neuvažuje.

Umiestnenie stavebných dvorov a depónií

Lokalizácia hlavného stavebného dvora nie je v dokumentácii určená a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Návrh umiestnenia stavebných dvorov je v polohe mimoúrovňových križovatiek, mimo chránených lokalít NATURA 2000, chránených území a pod.

Umiestnenie depónií počas realizácie stavby bude spresnené na základe výsledkov podrobného inžiniersko - geologického prieskumu a budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

TECHNICKÉ PARAMETRE

Rýchlostná cesta R7 je v štvorpruhovom usporiadaní, všetky križovatky sú preto riešené ako mimoúrovňové. Vedľa svojej nosnej funkcie však R7 vo všetkých variantoch rieši aj sprístupnenie rozvojového územia Páleniska – Vlčie hrdlo. Technické riešenie sa preto zaoberá aj dotknutým komunikačným systémom - ul. Prístavná, Slovnaftská, Kazanská, ktoré kapacitne upravuje a dopĺňa potrebné križovatky.

Technické parametre rýchlostnej cesty R7 v zadanej kategórii R 24,5/120 musí vyhovovať aktuálne platným normám STN 73 6101, križovatky STN 73 6102 a mostné objekty STN 73 6201.

Technické riešenie odvodnenia predpokladá :

- Chrániť vodné toky, ich povodie a všetky vodárenské zariadenia.
- Dažďové vody z povrchu vozoviek odvádzať pokiaľ možno plošne mimo cestné teleso. Po ich predčistení (sedimentácia, norné steny, biologické čistenie, atď.) prostredníctvom retencií a vsakov redukovať v čase množstvo odvádzaných vôd do recipientov.
- Všetky kanalizačné zariadenia budú s ohľadom na vedenie trasy v CHVO Žitný ostrov pred odvedením do recipientu vyústené do retenčných nádrží s funkciou odlučovača ropných látok a sedimentačnými nádržami. Konštrukcia kanalizačných stôk, šácht a všetkých prípojk musí byť vodotesná, návrh bude vykonaný v ďalšom stupni PD.

Technické riešenie mostných objektov

Rozsah a technické riešenie mostných objektov je podmienený požiadavkami na výškové riešenie trás z hľadiska splnenia požiadaviek STN 73 6201 a s ohľadom na požiadavky územných limitov – základové podmienky, hladiny záplavových vôd, mimoúrovňové kríženia s miestnymi komunikáciami a s železnicami, existujúca aj výhľadová zástavba územia.

Technické riešenie dopravnej telematiky

Vzhľadom na vyhlásené bezpečnostné a hygienické pásma Slovnafu bude potrebné na R7 a ako vyvolaná investícia aj na D1 a D4 inštalovať vedľa dnes bežnej telematiky zameranej na riadeníu dopravy aj výstražný systém, viazaný na havarijný dispečing Slovnafu. Cieľom je, aby v prípade havárie, došlo k zamedzeniu ďalších škôd na zdraví a majetku a prípadne aj pre rýchly prejazd zásahových jednotiek bolo možné R7 v úseku popri Slovnafte uzatvoriť. Dosah systému by mal umožniť včasný odklon dopravy z D1 a D4 mimo R7 – uvažuje sa na D1 od D2 po MÚK Rovinka.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s. so sídlom Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava, predložila Správu o hodnotení Ministerstvu životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon) navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ v júni 2013.

Navrhovaná činnosť spĺňa kritériá podľa § 18 ods. 1 zákona a zaraďuje sa podľa prílohy č. 8 zákona do kategórie č. 13. Doprava a telekomunikácie - položky č. 1 Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov bez limitu a z tohto dôvodu podlieha povinnému hodnoteniu podľa zákona.

Správu o hodnotení vypracovala fa EKOJET spol. s r.o. , Staré Grunty 9A, Bratislava v máji 2013 v rozsahu 138 strán s technickými a mapovými prílohami.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 zákona všetkým zainteresovaným subjektom.

Magistrát hl.m. SR Bratislavy a dotknuté mestské časti Bratislava – Ružinov a Bratislava – Podunajské Biskupice (ďalej len dotknuté mestské časti) podľa § 34 ods.1 zákona informovali verejnosť o doručení správy o hodnotení a zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní verejným oznámením na úradných tabuliach s poučením, že do správy je možné nahliadnuť na príslušnom obecnom úrade v pracovných dňoch, v úradných hodinách po dobu 30 dní od zverejnenia.

Dotknuté mestské časti Bratislava – Ružinov, Bratislava – Podunajské Biskupice oznámenie zverejnili do troch pracovných dní od doručenia správy a informovali tiež verejnosť o termíne dokedy a akým spôsobom je možné k tomuto dokumentu predkladať stanoviská verejnosti.

Zverejnenie všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie v dotknutých mestských častiach :

Magistrát hl. m. SR Bratislavy 28.06.2013

Mestská časť Bratislava – Ružinov 01.07.2013

Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice 04.07.2013

3. Prerokovanie navrhovanej činnosti s verejnosťou a závery prerokovania

Pozvánka na verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bola Magistrátom hl. m. SR Bratislavy a zverejnená na úradnej tabuli dňa 10.7.2013 a zvesená v deň verejného prerokovania navrhovanej činnosti.

Magistrát hl. m. SR Bratislavy a dotknuté mestské časti Bratislava – Ružinov a Bratislava – Podunajské Biskupice podľa ods. 2, 3 a 5 § 34 zákona zabezpečili po dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie navrhovanej činnosti.

Termín a miesto konania verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámil Magistrát hlavného mesta Bratislava po dohode s dotknutými mestskými časťami Mestská časť Bratislava – Ružinov, Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice verejnosti v mieste obvyklým spôsobom dňa 10.7.2013, oznamom na vývesných verejných tabuliach dotknutých mestských častí a svojich webových sídlach.

Magistrát hlavného mesta Bratislava listom prizval na verejné prerokovanie navrhovanej činnosti príslušný orgán, rezortný orgán a dotknuté orgány.

Navrhovaná činnosť Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ bola podľa § 34 ods. 2 až 5 zákona prerokovaná s verejnosťou na **verejnom prerokovaní** dňa 23.7.2013 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca, Primaciálne nám. 1, Bratislava. Termín a miesto konania verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámil Magistrát hlavného mesta Bratislava po dohode s dotknutými mestskými časťami Mestská časť Bratislava – Ružinov, Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice verejnosti v mieste obvyklým spôsobom dňa 8.7.2013, oznamom na vývesných verejných tabuliach dotknutých mestských častí a svojich webových sídlach. Na verejné prerokovanie boli prizvaní okrem verejnosti aj zástupcovia príslušného orgánu, povoľujúceho orgánu a dotknutých orgánov.

Záznam z verejného prerokovania popisuje priebeh prerokovania za prítomnosti verejnosti v celkovom počte 41 zúčastnených osôb (podľa prezenčnej listiny).

Verejné prerokovanie

1. Moderátor Ing. Stanislav Tokoš vz. dotknutej obce a navrhovateľa **privítal** účastníkov verejného prerokovania a predstavil kol. Mgr. Blaženu Kožárovú, Ing. Annu Holáskovú, Ing. Eriku Čerňanskú a Mgr. Ondreja Starinského z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Mlynské nivy 45, 821 09 Bratislava; Mgr. Tomáša Šemberu, a Mgr. Ľubomíra Modríka vz. EKOJET, s.r.o. Bratislava; privítal aj PhDr. Alžbetu Ožvaldovú – starostku MČ Bratislava – P. Biskupice, Ing. Dušana Pekára – starostu MČ Bratislava – Ružinov, a Ing. Chomovú za NDS a.s. Bratislava, RNDr. Ľuboslavu Garajovú – vz. MDVRR SR, zástupcu MŽP SR a p. Bertu vz. BSK.

2. **Zrekapituloval** doterajšie kroky z polohy Magistrátu hl.m. SR Bratislavy a navrhovateľa - Ing. Tokoš prečítal jednotlivé kroky procesu posudzovania:

a/ Zámer (č. 20-12) – obdržaný 30.3.2012 s termínom zaujatia stanoviska do 20.4.2012; stanovisko mesta bolo vypracované 12.4.2012 a podpísané p. primátorom 24.4.2012.

b/ Oznam – verejnosť informovaná o zámere 3.4.2012 – s možnosťou nahliadnutia doň v termíne 3.4.2012 – 24.4.2012 (možnosť robiť výpisy, kópie ap.) v Inforcentre magistrátu/FRONT OFFICE.

c/ List MŽP SR č. 4864/12-3.4/ml z 4.5.2012 (prišlo 9.5.2012) – pozvánka na rozsah hodnotenia na 15.5.2012 o 9:00 hod. v m.č. 203 na MŽP SR, Hanulova 5/D (zúč. sa Mgr. Kožárová).

d/ Rozsah hodnotenia – prišiel listom č. 4864/3.4/ml z 21.5.2012; informovanie verejnosti – o určenom RH bola verejnosť informovaná dňa 31.5.2012 verejným oznamom, s možnosťou nahliadnutia, naštudovania, robenia si výpiskov ap. a jeho pripomienkovania do 10.6.2012.

e/ Rokovanie „domáce“ k DÚR : EIA pre r.c. R7 MÚK Prievoz/D1 – MÚK Ketelec D/4 – 6.11.2012 na OÚP magistrátu

f/ Pozvánka na pracovné rokovanie - na spracovaní Správy o hodnotení - (list od EKOJET z 17.5.2013) – „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ – konané dňa 30.05.2013 (štvrtok) o 11:00 hod. v DK Vesna v P. Biskupiciach (úč. Za HMB: Mikuš, Černochová, Mičková, Šmíralová, Tokoš)

g/ Správa o hodnotení – obdržaná s listom MŽP SR č. 2303/13-3.4/ml z 25.6.2013. Stanovisko obce má byť spracované v termíne do 27.7.2013.

h/ Termín verejného prerokovania riešil Ing. Tokoš (HMB) s Ing. Čerňanskou (NDS) dňa 27.-28.6.2013 (a informovaný bol aj Mgr. Šembera 28.6.) – dohoda na 23.7.2013 o 16:30 hod. v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca.

h/ Oznam o správe o hodnotení a verejnom prerokovaní zo dňa 28.6.2013

i/ Pozvánky na verejné prerokovanie (zo dňa 4.7.2013) – expedované sekretárkou OÚP dňa – 10.7.2013.

3. **Prezentácia správy o hodnotení** navrhovateľom – p. Ing. Annou Holáskovou vz. NDS Bratislava:

Ing. A. Holásková stručne uviedla jednotlivé kroky v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Následne verejným obstarávaním bude vypracovaná DÚR a príprava bude pokračovať v zmysle stavebného zákona (tzn. z.č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v platnom znení). Ďalej informovala o príprave úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná, kde je vypracovaná DÚR a v súčasnosti je na webe enviroportál uvedený materiál „Zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona 24/2006 Z. z., ktorý porovnáva zmeny technického riešenia v DÚR a v procese EIA. Verejnosť si materiál môže pozrieť a zaslať k nemu pripomienky na MŽP SR. Nasledujúci úsek rýchlostnej cesty R7 Dunajská Lužná – Holice je v štádiu vydania územného rozhodnutia a aj pre tento úsek je na webom sídla MŽP SR uvedený materiál „Zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona 24/2006 Z. z., ktorý porovnáva zmeny technického riešenia v DÚR a v procese EIA. Verejnosť si materiál môže pozrieť a zaslať k nemu pripomienky na MŽP SR.

4. **Prezentácia správy spracovateľom** – p. Mgr. Tomášom Šemberom vz. EKOJET s.r.o. Bratislava:

Mgr. T. Šembera odprezentoval tieto oblasti:

- Účel – zdôvodnenie (dopravné) – výhody tohto úseku spočívajú najmä v odľahčení intravilánov obcí, tzn. že záťaž sa presunie mimo zastavaného územia.

- História projektu – vymenoval jednotlivé etapy od zámeru – rozsah hodnotenia – správa o hodnotení, a uviedol že posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) je predinvestičnou prípravou.
- Správa o hodnotení – bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia (tzn. „zadanie“), pričom bolo treba riešiť aj nový variant C2.
- Prezentácia a komentár k prehľadnej situácii dopravných trás – diaľnici D4, r.c. R7, diaľnici D1 a niektorým ďalším cestám v záujmovom území. Základné varianty sú A1 – červený a A2 – fialový, ostatné varianty idú východne od Slovnaftu.
- Prezentácia – Prehľad základných ukazovateľov jednotlivých variantov – trás; dĺžka trás je v intervale od 6,6 – 8,8 km, napr. rozsah predpokladaných asanácií je od 24 po 64 objektov/budov, protihlukové opatrenia – napr. pri var. C2 je dĺžka protihlukovej steny 10,2 km (tieto údaje sú v správe o hodnotení).
- Výrez z ÚPD (záväznej) – platný ÚPN mesta 2007 (v znení ZaD) má západné trasovanie; ÚPN mesta prešiel aj procesom SEA (podľa z.č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ž.p.).
- Ochrana území NATURA 2000 – pri západnom okraji v kontakte s úz. NATURA 2000 sa plánuje protihluková stena a ekodukt.
- Hydraulická clona – Mgr. Šembera vysvetlil princíp jej fungovania – tzn. odčerpávaním podz. vody v studniach/vrtoch sa vytvorí depresná hladina vody a ropné látky (RL) sa neroztekajú do okolitého územia a nekontaminujú podzemné vody Žitného ostrova. Navyše pri variantoch – zelenom, modrom a žltom (východne od Slovnaftu) by sa ich realizáciou táto clona narušila.
- Prevencia závažných priemyselných havárií (PZPH) – výbuch v prípade RL v areáli Slovnaftu je reálnym nebezpečenstvom. OP Slovnaftu – varianty A1 a A2 sú ďalej od výbušných prevádzok.
- Variant C2 – v RH bolo určené dopracovať ho – napája sa na zelený variant R7 v smere von z mesta. Var. A2 – fialový – MŮK severne od Slovnaftu – zásah do obydľí, Ing. Hlásek (odborník na dopravu) to ešte doplní, dodal.
- NATURA 2000 (tabuľka) – v území sú napr. kunka (žaba) a hraboš – očakáva sa mierny vplyv, orliak morský, hus divá – mierny vplyv
Trasa ide mimo neho – vplyv hluku a osvetlenie z áut. var. A1 a A2 – trasovanie nebude mať zásadný negatívny vplyv na tieto územia.
- Hydraulická clona – ostatné varianty sú kolízne, aj stanovisko Slovnaftu je negatívne.
- Do procesu posudzovania (EIA) vstupujú aj nereálne varianty – aby sa porovnali vzájomne.
- PZPH – dosahy tepelných a tlakových vplyvov (lepšie sú var. A1, A2), var. B, D a C2 sú rizikové, tzn. aj spoločenské riziko je vysoké.
- Prezentácia tab. multikriteriálneho hodnotenia – porovnania variantov: celkovo bolo vytipovaných 22 rôznych kritérií a na základe tohto porovnania sa urobil záver – priklonenie sa k variantom A1, A2.
- **Záverečné zhodnotenie – varianty B, D a C2 sú neprijateľné, najoptimálnejším je variant A2.**

5. *Diskusia* – Ing. Tokoš otvoril diskusiu, a požiadal diskutujúcich, aby sa najprv predstavili z dôvodov nahrávania priebehu rokovania na elektronický nosič a ľahšie vyhotovovanie písomného záznamu.

1. otázka – p. Círi (Ružinov) – žiadal prezentovať znova obr. so záhradkáorskými osadami (M. Pálenisko), uviedol, že záhradkári neboli v tomto kole oslovení, potom sa pýtal na cesty – povoľovanie stavieb, tresp, zákaz stavania rekreačných zariadení.

reakcia Ing. Tokoš – vysvetlil princíp vymedzenia PHO okolo Slovnaftu (tzn. združenie pásma hygienického a bezpečnostného), tieto pásma boli vymedzené ešte v r. 1979 (býv. OÚPA NVB za p. Hauskrechta), aktualizáciu v MČ Podunajské Biskupice robila v elektronickej forme Ing. Mária Krumplová, ale pri prácach na ZaD 02 ÚPN mesta sa zistilo, že toto elektronické vymedzenie je posunuté v smere ďalej od oplotenia Slovnaftu, čo spôsobuje problémy, vrátane vydávania nesúhlasov na výstavbu rekreačných objektov napr. na stavebnom úrade MČ Ružinov. Záhradkári i široká verejnosť bola oslovená práve týmto verejným prerokovaním rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz s tým, že pozvánka bola vyvesená na webe magistrátu hlavného mesta SR. Samostatne záhradkári budú oslovení až v územnom konaní (tzn. neskôr).

2. otázka – p. PhDr. Alžbeta Ožvaldová (starostka MČ P.Biskupice) – najprv sa poďakovala za verejné prerokovanie, uviedla že bojovala v minulosti za variant červený (súladi s ÚPN mesta), variant C2 ju udivuje, uviedla svoju korešpondenciu s ministrami – v r. 2010 s p. Figeľom, v r. 2012 s p. Počiatkom – podporujú variant červený trasovania r.c. R7 (súladi aj s ÚPN-R BSK). Zdôraznila, že pre MČ P. Biskupice sú prijateľné var. A1 aj A2, ona je za variant A2, ale v prípade že MČ Ružinov bude za var. A1 – vie to akceptovať a dohodnúť sa. Potom ešte dodala, že dnes dostali list od MŽP SR – zmena križovatky Ketelec požiadala o vysvetlenie.

Ing. Milan Luciak (MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov na ž.p.) – najprv uviedol, že v správe sú vyhodnotené všetky varianty (čo požadovali podnikatelia a iné subjekty), v procese hodnotenia sa vylúčia tie, ktoré sú nerealizovateľné. Zmeny navrhovanej činnosti podľa § 18 zákona o posudzovaní vplyvov činností na životné prostredie sú v súčasnosti publikované na www.enviroportal.sk a týkajú sa nadväzujúcej stavby: R7 Bratislava – Dunajská Lužná, ide o iný proces/stavbu

3. otázka – p. Mária Mociková (ružinovčanka) – dotýka sa jej trasy A1 aj A2, a pýta sa na asanáciu objektov, kedy sa predpokladá ?

reakcia Ing. Chomová (NDS) – uviedla, že teraz beží posudzovanie (EIA), proces bude ukončený Záverečným stanoviskom ktoré vydá MŽP SR. V etape DÚR budú definované aj objekty na asanáciu. Odhadla, že by to mohlo byť najskôr o 1,5 – 2 roky; tzn. výkup nehnuteľností po vydaní ÚR cca 1,5 – 2 roky. Spýtala sa p. Mocikovej či je stavba na trvalé bývanie, čo hrá dôležitú rolu (potom ešte 12-18 mesiacov sa dá ešte v objekte bývať). Určite je to aj otázka finančnej pripravenosti výstavby ap..

4. otázka – p. Peter Bobula (P. Biskupice) – na margo rokovania poznamenal, že rád by sa dožil realizácie.

reakcia Ing. Tokoš – k tomu niet čo dodať, áno je to vec finančných zdrojov.

5. otázka – p. Ing. Hlásek (projektant, Brno) – uviedol, že je spracovateľom Technickej štúdie trasy R7, potom prítomným vysvetlil niekoľko jeho pohľadov na veci dopravného systému v širšom kontexte.

6. **Záver** - Ing. Tokoš sa prítomným poďakoval za aktívnu účasť na verejnom prerokovaní a pripomenul znova možnosť pripomienkovania správy do 27. júla 2013.

Hlavné mesto Bratislava v spolupráci s navrhovateľom Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. vyhotovili podľa § 34 ods. 4 zákona záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol v lehote 10 pracovných dní od verejného prerokovania doručený na MŽP SR, odbor environmentálneho posudzovania. K záznamu z verejného prerokovania bola pripojená prezenčná listina, zvukový záznam (CD nosič) a vyjadrenie MČ Podunajské Biskupice, Alžbeta Ožvaldová, starostka.

Úplný záznam z verejného prerokovania je spolu s prezenčnou listinou k dispozícii u navrhovateľa a MŽP SR, kde je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky k správe o hodnotení

Podľa § 35 ods. 1 zákona boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská zainteresovaných subjektov :

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov, Odbor pozemných komunikácií (list č. 19906/2013-SCDPK/z.45275, zo dňa 16. 07. 2013)

MDVRR SR, na základe výsledkov environmentálneho posudzovania odporúča na realizáciu variant A2 (fialový).

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava, Sekcia lesného hospodárstva a spracovania dreva (list č. 3413/2013-720, zo dňa 16.07.2013)

Z obsahu správy o hodnotení vyplýva, že spracovateľ predmetného materiálu nezahrnul do textovej časti stanovisko sekcie lesného hospodárstva a spracovania dreva, ktoré bolo k predmetnej veci (k zámeru) vydané 04.06.2012 pod č. 2125/2012-720.

Z uvedeného dôvodu požadujeme do následných dokumentov a do podmienok záverečného stanoviska k navrhovanej činnosti zahrnúť nasledujúce podmienky :

- minimalizovať trvalé a dočasné zábery lesných pozemkov, stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov umiestňovať tak, aby bola v čo najväčšej miere využitá plocha iných pozemkov, alebo pozemkov trvalo vyňatých z plnenia funkcií lesov, resp. poľnohospodárskej pôdy.
- Zabezpečiť v projektovej dokumentácii podmienky, aby sa vo vybratom variante s trasou cesty vedenej komplexom lesa, alebo jeho okrajom, ochranné pásmo cesty neodlesňovalo v plnom rozsahu jeho možnej šírky, ale s ohľadom na vek a stabilitu lesných porastov a lesných pôd, v súlade s § 5 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov, minimalizovať šírku odlesnenia. Rozsah tejto činnosti prerokovať a dohodnúť s príslušným orgánom štátnej správy lesného hospodárstva.
- Dočasne vyňaté lesné pozemky budú po zrekultivovaní naďalej plniť pôvodné funkcie lesov.
- Rekultiváciu dočasne vyňatých lesných pozemkov realizovať v súlade so zákonom č. 138/2010 Z. z. o lesnom reprodukčnom materiáli v znení neskorších predpisov a nie podľa navrhovaných sadovníckych úprav.
- Náhradnú výsadbu alebo iné „kompenzačné opatrenia“ z titulu zásahu do biotopov, alebo iných zložiek životného prostredia riešiť tak, aby sa tieto „opatrenia“ neumiestňovali ani nenavrhovali na existujúce lesné pozemky.
- Na základe skúseností a najmä nedostatkov, ktoré sa vo veci stretov užívateľov cesty „R1 Pribina“ s voľne žijúcimi živočíchmi v súčasnosti vyskytujú, požadujeme navrhnúť také opatrenia v rámci celej trasy predmetného úseku cesty R7, ktoré zabezpečia minimalizáciu tohto rizika.

Nakoľko z multikriteriálneho posúdenia navrhovanej činnosti sa odporúča realizovať variant A2 (fialový), ktorý je aj z pohľadu záberov lesných pozemkov riešený v schválených územnoplánovacích dokumentoch, ku ktorým sa pri ich schvaľovaní vyjadrovali orgány štátnej správy lesného hospodárstva, nemáme pripomienky k realizácii navrhovanej činnosti v trase odporúčaného variantu.

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava, Sekcia legislatívy (list č. 3382/2012-430, zo dňa 10.07.2013)

Jednoznačne je možné konštatovať, že z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy najvýhodnejším vedením trasy R7 v riešenom úseku je variant A2 fialový (časť spoločnej trasy s A1 červeným). O celkovej dĺžke 6,949 km s najnižším záberom poľnohospodárskej pôdy. Z dôvodu, že predmetom záberu sú poľnohospodárske pôdy chránené zákonom o ochrane pôdy, žiada:

- a. Znížiť výmeru dočasného odňatia tak, aby líniové manipulačné plochy boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia a aby zariadenie staveniska, skladové plochy a iné objekty stavby boli riešené alternatívne na nepoľnohospodárskych pozemkoch, (v danom prípade povinnosť riešenia takýchto alternatívnych plôch vyplýva priamo zo zákona o ochrane pôdy).
- b. Navrhnuť alternatívne riešenia prístupových ciest na stavbu R7 po existujúcich pozemných komunikáciách (za účelom zníženia dočasného záberu) a tak zabezpečiť, aby sa nestavali nové prístupové cesty len pre navrhovaný úsek stavby R7 a využívala sa v čo najvyššom rozsahu miestna cestná sieť.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia geológie a prírodných zdrojov, Odbor štátnej geologickej správy, (list č. 37032/2013, zo dňa 15.07.2013)

K spracovaniu kapitol súvisiacich s geologickou problematikou predkladá tieto pripomienky:

1. V kap. A.II.4. (Umiestnenie) chýbajú čísla katastrálnych území, resp. parcelné čísla.
2. Kap. A.II.8. (Stručný popis technického a technologického riešenia) sa obmedzuje len na charakteristiku vedenia navrhovaných trás v teréne, bez bližšieho popisu počtu navrhovaných mostných objektov a predpokladaných spôsobov ich zakladania v jednotlivých navrhovaných trasách. Chýba aj stručná charakteristika násypových úsekov (min. a max. výška) v jednotlivých trasách a úseky trás navrhované po teréne, resp. v záreze. Uvedené údaje sú súčasťou technickej štúdie a ich stručný prehľad (napr. formou tabuľky) by bol vhodný do uvedenej kapitoly. Technické riešenie stavby je podstatné pre hodnotenie predpokladaných vplyvov na horninové prostredie a podzemné vody a pre návrh opatrení.
3. V kap. C.II.2.2. (Geodynamické javy) je citovaná norma STN 73 0036, ktorá v súčasnosti už neplatí a nahrádza ju nová norma STN EN 1998-1, Časť 1:Všeobecné pravidlá, seizmické zaťaženia a pravidlá pre budovy a Zmeny 1 a 2 – STN EN 1998-1/NA/Z1 a STN EN 1998-1/NA/Z2. Na hodnotenie makroseizmickkej intenzity územia sa v súčasnosti namiesto stupnice MSK-64 používa stupnica EMS-98. Údaje o seizmicite územia odporúčame aktualizovať. V kapitole sa zároveň v súvislosti s geodynamickými javmi v predmetnom území uvádzajú tektonické pohyby. Chýba ich charakteristika.
4. Kap. C.II.15.2.1. (Environmentálne záťaž) odporúča aktualizovať a spresniť podľa Informačného systému environmentálnych záťaží, v ktorom je na území okresu Bratislava II lokalizovaných 37 environmentálnych záťaží kat. A, B a C s presným popisom a lokalizáciou.
5. V kap. C.II.17.1. (Zraniteľnosť horninového prostredia) chýba upozornenie, že zraniteľnosť horninového prostredia sa môže zvýšiť, ak sa v podloží násypov budú vo fluviaálnych náplavoch vyskytovať málo únosné, stlačiteľné, mäkké organické zeminy. Obdobné ovplyvnenie vznikne aj pri zakladaní mostných objektov v miestach s možným výskytom málo únosných základových pôd.
6. V kap. C.II.3.1. (Zraniteľnosť podzemných vôd) sa uvádza ...“ a na oblasti prípadných zárezov ... „, ale z textu zámeru nie je zrejmé či sú navrhované aj zárezové úseky, v ktorých trasách a do akej hĺbky?
7. V C.III.5.2. (Vplyvy na podzemné vody) doplniť, že aj keď je samotné teleso navrhovanej činnosti vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody, v prípade zakladania mostných objektov v územiach s vyššou hladinou podzemnej vody sa stavebný objekt môže dostať do kontaktu s podzemnou vodou.

8. V kap. C.IV.2. (Technické opatrenia) v texte podkapitoly „Horninové prostredie“ doplniť, že inžinierskogeologický prieskum musí byť realizovaný podľa platných technických predpisov pre stavbu rýchlostnej cesty. Počas výstavby je potrebné zabezpečiť geologický (resp. geotechnický dozor). Ďalším technickým opatrením v závislosti od zistených inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov je zabezpečenie hydrogeologického a geotechnického (pri vysokých násypoch) monitoringu vybraných úsekov stavby.

9. V kap. C.V.3. (Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu) v uvedených štúdiách na str. 123 chýba citovaná Technická štúdia, ktorej súčasťou je Inžinierskogeologická štúdia. Tieto štúdie poskytujú dôležité informácie pre hodnotenie variant rýchlostnej cesty R7.

10. V kap. C.VI.1. (Program monitorovania ...) požadujeme, aby v závislosti od výsledkov inžinierskogeologického prieskumu bol pre vybranú trasu navrhnutý aj monitoring hladiny podzemnej vody, resp. geotechnický monitoring.

11. V kap. C.VII. a C.IX. sa cituje aj Technická štúdia : „R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ (SHP, s.r.o. Brno a PK OSSENDORF s.r.o. Brno, 2012, 2013). Technická štúdia, resp. výber z nej mal byť súčasťou prílohovej časti predkladanej správy alebo jej samostatnou kapitolou, nakoľko poskytuje dôležité základné informácie o technickom riešení navrhovanej činnosti a obsahuje zhodnotenie inžinierskogeologických a hydrologických pomerov predmetného územia, potrebné pre posúdenie vplyvov stavby na zložky životného prostredia a pre návrh opatrení na elimináciu predpokladaných vplyvov.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, Odbor výkonu štátnej správy, (list č. 6377/2013-2.2, zo dňa 22.07.2013)

Vzhľadom k tomu, že trasovanie R7 bude v dotyku s chránenými územiami, požaduje dodržať viacero zmierňujúcich opatrení, tak ako navrhuje správa o hodnotení (napr. umiestnenie a parametre ekoduktu).

Správa o hodnotení uvádza ďalšiu skutočnosť, že samotná stavba rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz spôsobí len mierne negatívny vplyv na orliaka morského a na husi. Úsek rýchlostnej cesty R7 Ketelec – Prievoz je priamym pokračovaním úseku Ketelec- Dunajská Lužná, ktorý prechádza priamo cez potravné a odpočinkové biotopy husí, na ktorom predpokladáme významnejší dopad a vplyv navrhovanej stavby by mal predstavovať zásadný, resp. významnejší vplyv na predmet ochrany chránených území ako na riešenom úseku. Vzhľadom na uvedené žiadame a vopred upozorňujeme, **aby bol dostatočne zhodnotený vplyv a navrhnutie zmierňujúcich opatrení v plnej miere.**

Odbor výkonu štátnej správy i naďalej pokladá varianty B, D resp. C za vhodnejšie z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny. Správa o hodnotení však podrobne hodnotí a preukazuje, prečo nie sú uvedené varianty trasovania vhodné, preto **súhlasí s realizáciou variantu A2.**

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia vôd, (list č.3552/2013-6.1, zo dňa 19.07.2013)

K predloženej správe o hodnotení dáva nasledujúce stanovisko:

Záujmové územie leží v chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov v zmysle Nariadenia vlády SSR č. 46/1978 Zb. o chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove v znení neskorších predpisov, ktorá svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu podzemných a povrchových vôd. Na základe vypracovanej rizikovej analýzy „Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 v susedstve areálu Slovnaft, a.s.“ posudzujúcej vplyv výstavby rýchlostnej cesty na hydraulickú ochranu podzemných vôd spoločnosti Slovnaft, a.s. sekcia vôd súhlasí so zvoleným variantom riešenia trasy, t.j. variantom A2 ako jediným environmentálne vhodným riešením.

Letecký úrad Slovenskej republiky, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava, (list č. 08805/2013/ROP-002-P/11575, zo dňa 11.07.2013)

Nakoľko sa predmetná stavba nachádza v ochranných pásmach Letiska M. R. Štefánika Bratislava a v ochranných pásmach radaru pre koncovú riadenú oblasť Letiska M.R. Štefánika, Bratislava TAR LZIB (sektor A), Letecký úrad Slovenskej republiky k vydaniu záväzného stanoviska pre predmetnú stavbu požaduje predložiť projektovú dokumentáciu za účelom vylúčenia kolízie jednotlivých stavebných objektov s výškami a obmedzovania určenými ochrannými pásmami, resp. z dôvodu stanovenia podmienok pre realizáciu stavby.

Bratislavský samosprávny kraj, (list č. 8443/2013, zo dňa 09.07.2013)

Bratislavský samosprávny kraj po oboznámení sa s predloženou dokumentáciou oznamuje, že nemá pripomienky k správe o hodnotení. Odbor dopravy v rámci svojej pôsobnosti považuje ako vhodné oba varianty A1 a A2.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, (list č. HŽP/11269/2013, zo dňa 02.07.2013)

Vydáva záväzné stanovisko a z hľadiska ochrany verejného zdravia súhlasí so správou o hodnotení. Všetky varianty sú akceptovateľné pri zabezpečení protihlukovej ochrany okolitej zástavby s dlhodobým pobytom osôb. Z dôvodu minimalizácie dotyku s obytným a iným chráneným územím uprednostňuje varianty so západným obchvatom Slovnaftu (A1, A2).

Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, (list č. KRHZ-BA-HZUB6-2078/2013-001, zo dňa 09.07.2013)

Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy si neuplatňuje pripomienky, nakoľko sa v danej lokalite nenachádza zariadenie v správe Hasičského a záchranného zboru.

Obvodný banský úrad v Bratislave, Bratislava (list č. 654-1711/2013, zo dňa 09.07.2013)

K predloženej správe o hodnotení nemá námietky ani pripomienky.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Bratislave, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií s územnou pôsobnosťou v hl. meste SR v Bratislave (list č. B/2013/07967/LBO, zo dňa 11.07.2013)

Nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne doplňujúce požiadavky.

Obvodný pozemkový úrad Bratislava, (list č. 1008/174/2013)

Nemá námietky. Je potrebné dodržať zásady ochrany pôdneho pozemkového fondu.

Obvodný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky (list č. A/2013/1722/KOL)

Správu zobral na vedomie a informáciu zverejnil.

Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, odbor ochrany prírody, vybraných zložiek životného prostredia a odvolacích konaní kraja, Bratislava, (list č. ZPO/5784/2013, zo dňa 29.07.2013)

Odporúča variant A. Požaduje zosúladiť s ÚP Mesta Bratislavy zmeny v ochranných pásmach areálu Slovnaft.

Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu, Bratislava, (list č. rEIA/2013/4679ANJ/BAII, zo dňa 23.07.2013)

Orgán odpadového hospodárstva

Z hľadiska odpadového hospodárstva k správe o hodnotení nemá pripomienky.

Dodávateľ stavby, ako pôvodca odpadu, je povinný v súlade s § 6 zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch vypracovať program odpadového hospodárstva pôvodcu a predložiť ho tunajšiemu úradu na schválenie.

Orgán ochrany ovzdušia

Emisie budú závisieť hlavne od intenzity a plynulosti dopravy. Znečistenie ovzdušia vplyvom dopravy má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Z výsledkov spracovanej emisnej štúdie (Inžinierske služby, s.r.o., 2012, 2013) je možné konštatovať, že po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky pre výhľadové obdobie 2015, 2025, 2035 pri

predpokladaných intenzitách dopravy pri všetkých navrhovaných variantoch nebude dochádzať v zmysle platnej legislatívy k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v zástavbách s trvalým výskytom obyvateľstva. Z hľadiska ochrany ovzdušia nemá pripomienky.

Orgán prevencie závažných priemyselných havárií

Z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií súhlasí s vydaním súhlasného stanoviska len k riešeniu variantu A1, alebo variantu A2, za nasledovných podmienok:

1) pri výstavbe Rýchlostnej cesty R7 budú pred jej uvedením do užívania vybudované ochranné opatrenia, a to vo forme zodolnenej ochrannej steny (zodolnenie proti pretlaku minimálne 7 kPa a tepelnému toku minimálne 7 kW.m⁻²) a vo vybudovaní blokačného systému, ktorý bude napojený na systém varovania v podniku Slovnaft, a.s. a zároveň v prípade jeho uvedenia do činnosti s vydávaním varovných signálov nespôsobí na tejto rýchlostnej ceste nežiadúcu kolíziu dopravnú situáciu.

Orgán štátnej vodnej správy

Navrhovaná stavba je vo všetkých variantoch riešenia umiestnená vo veľmi zraniteľnom prostredí z hľadiska ochrany podzemných a povrchových vôd. Realizáciou a užívaním navrhovanej stavby sa zvýši ohrozenosť a zraniteľnosť podzemných a povrchových vôd možným znečistením viazaným prevažne na úseky križovania, resp. priblíženia komunikácie k vodným tokom a na oblasti prípadných zárezov a budovania umelých prekážok. Vody z povrchového odtoku vozovky budú odvedené kanalizáciou s ORL v začiatkových úsekoch trasy R7 priamo do recipientu Malý Dunaj, na úseku chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov budú osadené retenčné nádrže a dažďové sedimentačné nádrže s ORL. Prečistené vody z povrchového odtoku budú zaústené do vsakovacích priekop. Povrchové vody zo svahov telesa stavby budú vsakované do terénu.

Podľa stanoviska tunajšieho úradu č. ZPS/2012/3015/SVE II. zo dňa 11.04.2012 je potrebné v chránenej vodohospodárskej oblasti zabezpečiť všestrannú ochranu povrchových a podzemných vôd a v prípade realizácie variantov B a D vyriešiť kolíziu stavby s hydraulickou clonou podniku Slovnaft, a.s., nakoľko znefunkčnením východnej časti hydraulickej clony podniku by došlo k úniku voľných a rozpustených ropných látok spod areálu podniku a následne k ich transportu do CHVO Žitný ostrov vzhľadom na generálne smerovanie prúdenia podzemných vôd v smere západ – východ.

Podľa predloženej správy o hodnotení sú pre realizáciu stavby odporúčané varianty A1 a A2, pričom varianty B, C2 a D sú vyhodnotené ako neprijateľné. Tunajší úrad súhlasí s realizáciou variantov A1, resp. A2.

Pri splnení vyššie uvedeného tunajší úrad predpokladá, že činnosťou „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ nedôjde ku kontaminácii podzemných alebo povrchových vôd a k predloženej správe o hodnotení nemá ďalšie pripomienky.

Orgán ochrany prírody a krajiny

Z pohľadu multikriteriálneho hodnotenia Správa považuje za optimálny variant trasu var. A2, ktorý má pred trasou A1 miernu preferenciu. Zostávajúce varianty sú vzájomne porovnateľné a umiestnili sa na 3. (var. D), resp. 4. mieste (var. B).

Podľa Správy sú však varianty B, D a C 2 neprijateľné v dôsledku kolízie /zásahu do hydraulickej clony podniku Slovnaft, a. s. a v dôsledku dosahu vplyvov závažných priemyselných havárií podniku.

Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny obvodu, ako dotknutý orgán podľa § 23 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, dáva v zmysle § 9 ods. 2 zákona OPK nasledovné stanovisko k predloženej správe:

Vo vyjadrení k zámeru stavby RC R7 BA Ketelec – BA Prievoz tunajší úrad konštatoval, že výsledky emisnej a hlukovej štúdie, ktoré sú zamerané na vyhodnotenie situácie vo vzťahu

k zastavanému územiu, nezohľadňujú v dostatočnej miere vplyvy emisií a hluku na živočíchy a vegetáciu, keďže živočíchy sú zvyčajne mnohokrát citlivejšie na akustické, aj optické vnemy, a emisie z automobilovej dopravy môžu výrazne negatívne ovplyvniť ekologickú rovnováhu lesov, najmä keď je predpokladaná taká vysoká intenzita dopravy, ako je uvádzané v zámere (u var. A1 v roku 2015 obojsmerne spolu 30 930 vozidiel za 24 hodín, v roku 2035 až 49 110 vozidiel za 24 hodín, u var. A2 sú tieto predpokladané objemy 30 740 vozidiel v roku 2015 a 47 930 vozidiel za 24 hodín v roku 2035). Táto pripomienka nie je uvedená v prehľade pripomienok k zámeru (v časti III, bod 1.4 Správy) a spracovateľ sa ňou ani nezaoberal.

Podľa tabuľky vyhodnotenia pripomienok k zámeru EIA v časti C III, bod 1.4 sú kompenzačné opatrenia za zásah do biotopov európskeho významu uvedené v časti C/kap. IV/7, kapitola IV však bod 7 neobsahuje.

V súlade s § 28 zákona OPK, ak na základe výsledku posudzovania vplyvov podľa osobitného predpisu treba vykonať opatrenia nevyhnutné na kompenzovanie nepriaznivých účinkov plánu alebo projektu na integritu územia sústavy chránených území, navrhovateľ je povinný vyžiadať si súhlas ministerstva k spôsobu a podmienkam ich vykonania. Kompenzačné opatrenia musia byť v porovnateľnom rozsahu zamerané na nepriaznivo ovplyvnené biotopy európskeho významu a druhy európskeho významu a zabezpečiť funkcie porovnateľné s funkciami, ktoré plnilo územie ovplyvnené plánom alebo projektom tak, aby bola zabezpečená ochrana celkovej koherencie európskej sústavy chránených území.

Z hľadiska vyhodnotenia možného kumulatívneho vplyvu, ktorý sa dá v danom území predpokladať, orgán ochrany prírody obvodu považuje za nedostatočne preukázaný záver uvedený v Správe, že s ohľadom na vzájomné vzdialenosti stavieb plánovaných v blízkosti posudzovanej stavby nedochádza k prelínaniu ich vplyvov, resp. k ich vzájomnej synergii.

Z hľadiska ochrany záujmov, chránených zákonom OPK, orgán ochrany prírody obvodu považuje za najvhodnejšie vedenie rýchlostnej cesty v trasách var. C2 a D. Ide o trasy, ktoré nezasahujú do biotopu európskeho významu Ls 1.2 a taktiež sú zo všetkých navrhovaných variantov umiestnené v najväčšej vzdialenosti od území národnej a európskej sústavy chránených území, vyhlásených na ochranu biotopov európskeho a národného významu a biotopov druhov európskeho a národného významu, ako aj biotopov vtákov vrátane sťahovavých druhov.

Pre minimalizáciu negatívnych účinkov výstavby i prevádzky činnosti na prírodu a krajinu, (najmä v prípade, ak bude vybraná trasa podľa variantu A1 alebo A2), je potrebná dôsledná realizácia opatrení, navrhnutých v Správe, t. j. okrem vhodných technických opatrení (protihlukové steny, ekodukty, oplotenie v úsekoch migračných trás) vykonávať rekultivácie dočasne zabratých plôch, opatrenia proti znečisteniu povrchových a podzemných vôd v čase výstavby, používať šetrné, resp. inertné posypové materiály počas prevádzky, eliminovať nepriaznivé dôsledky havárií vypracovaním havarijných plánov, začleniť stavbu do krajiny vegetačnými a sadovníckymi úpravami, monitorovať vzniknutý odpad na prítomnosť škodlivých látok, umiestniť lapač ropných látok v úsekoch križovania trasy s vodnými tokmi a dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami. Na základe uskutočňovaného monitoringu realizovať v prípade potreby ďalšie opatrenia. Ako podklad pre vydanie súhlasu na výrub drevín je potrebné vypracovať dendrologický prieskum, pritom sa zamerať aj na funkcie drevín ako biotopu chránených druhov, výrub v maximálne možnej miere minimalizovať a realizovať ho výlučne v mimohniezdnom období. Dreviny, ktoré budú zachované, je nutné chrániť pred poškodením v súlade s § 47 ods. 1 a ods. 2 zákona OPK a opatreniami podľa STN 83 7010 Ochrana prírody – ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie. Potrebne je tiež navrhnúť lokality náhradnej výsadby a pre výsadby použiť pôvodné druhy drevín.

Záverečné zhrnutie: Z hľadiska záujmov ochrany životného prostredia v pôsobnosti Obvodného úradu životného prostredia Bratislava na úseku odpadového hospodárstva a ochrany ovzdušia nemá pripomienky k správe o hodnotení. Pri vypracovaní záverečného

stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti a pri určení podmienok, za akých sa činnosť odporúča realizovať žiada zohľadniť nasledovné:

Orgán štátnej vodnej správy súhlasí s realizáciou variantov A1, resp. A2 (varianty B,C2 a D sú neprijateľné) za predpokladu splnenia podmienky zabezpečenia všestrannej ochrany povrchových a podzemných vôd v chránenej vodohospodárskej oblasti.

Orgán prevencie závažných priemyselných havárií súhlasí len s riešením variantu A1 alebo variantu A2 za podmienok, že pri výstavbe Rýchlostnej cesty R7 budú pred jej uvedením do užívania vybudované ochranné opatrenia, a to vo forme zodolnenej ochrannej steny (zodolnenie proti pretlaku minimálne 7 kPa a tepelnému toku minimálne 7 kW.m⁻²) a vo vybudovaní blokačného systému, ktorý bude napojený na systém varovania v podniku Slovnaft, a.s. a zároveň v prípade jeho uvedenia do činnosti s vydávaním varovných signálov nespôsobí na tejto rýchlostnej ceste nežiadúcu kolíziu dopravnú situáciu.

Plne rešpektovať a zohľadniť stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny, ktorý okrem niektorých pripomienok a odporúčaní konštatoval najmä, že z hľadiska ochrany záujmov, chránených zákonom OPK, považuje za najvhodnejšie vedenie rýchlostnej cesty v trasách var. C2 a D. Pre minimalizáciu negatívnych účinkov výstavby i prevádzky činnosti na prírodu a krajinu, (najmä v prípade, ak bude vybraná trasa podľa variantu A1 alebo A2), je potrebná dôsledná realizácia opatrení, navrhnutých v Správe, t. j. okrem vhodných technických opatrení (protihlukové steny, ekodukty, oplotenie v úsekoch migračných trás) vykonávať rekultivácie dočasne zabratých plôch, opatrenia proti znečisteniu povrchových a podzemných vôd v čase výstavby, používať šetrné, resp. inertné posypové materiály počas prevádzky, eliminovať nepriaznivé dôsledky havárií vypracovaním havarijných plánov, začleniť stavbu do krajiny vegetačnými a sadovníckymi úpravami, monitorovať vzniknutý odpad na prítomnosť škodlivých látok, umiestniť lapač ropných látok v úsekoch križovania trasy s vodnými tokmi a dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami. Na základe uskutočňovaného monitoringu realizovať v prípade potreby ďalšie opatrenia. Ako podklad pre vydanie súhlasu na výrub drevín je potrebné vypracovať dendrologický prieskum, pritom sa zamerať aj na funkcie drevín ako biotopu chránených druhov, výrub v maximálne možnej miere minimalizovať a realizovať ho výlučne v mimohniezdnom období. Dreviny, ktoré budú zachované, je nutné chrániť pred poškodením v súlade s § 47 ods. 1 a ods. 2 zákona OPK a opatreniami podľa STN 83 7010 Ochrana prírody – ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie. Potrebné je tiež navrhnuť lokality náhradnej výsadby a pre výsadby použiť pôvodné druhy drevín.

ŠOP SR, Banská Bystrica (list č. ŠOP SR/2480/2013)

V súlade so stanoviskom č. ŠOP SR/1192/2012 naďalej pokladáme varianty B,D, resp. C2 pokladá z hľadiska záujmov ochrany prírody za vhodnejšie.

V prípade výberu variantov A1 alebo A2 požadujú kompenzovať zásah do ÚEV Biskupské luhy

– za záber biotopu európskeho významu Lužné dubovo – brestovo - jaseňové lesy okolo nížinných riek (91FO) pričleniť do ÚEV reálny alebo potenciálny biotop rovnakého typu s porovnateľnou rozlohou

– realizovať zmierňujúce opatrenia uvedené v správe o hodnotení – ekodukt a protihlukovú stenu. Ďalej odporúča vyhodnotiť vplyv R7 na územia NATURA 2000 podľa čl. 6.3 Smernice o biotopoch.

Hlavné mesto SR Bratislava, (list č. MAGS OUP-50079/13-300097 zo dňa 24. 07. 2013)

Úsek územného plánovania

Súhlasí s vybraným optimálnym variantom A2.

Úsek dopravného plánovania

Plne sa stotožňujú s variantom A2.

Úsek systémov technickej infraštruktúry

Variant C2 s vyvolanou asanáciou jestvujúcej nadradenej transformačnej stanice 400/110/22 kV Podunajské Biskupice nie je v súlade s ÚPN mesta a vzhľadom na charakter stanice je málo reálny.

Úsek vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov.

K záverom správy o hodnotení nemá výhrady. V ďalšom konaní požaduje spresniť vstupné parametre výpočtu hluku.

Záver

Odporúča variant A2, event. variant A1.

Mestská časť Bratislava – Ružinov, (list č. ŽP/CS 15529/2/2013/PAG, zo dňa 17.7.2013)

Stanovisko z hľadiska statickej dopravy :

Stotožňuje s výsledkom záverečného zhrnutia - a to pre variant A2.

Stanovisko z hľadiska životného prostredia :

Z hľadiska životného prostredia s realizáciou variantu A2 súhlasí za podmienok :

- Dreviny v okolí stavby chrániť počas výstavby aj počas prevádzky v súlade s STN 83 7010 Ochrana drevín.
- Minimalizovať státie a prejazdy motorových vozidiel na vegetačných plochách a pod korunami stromov.
- Po ukončení stavby obnoviť vegetačné plochy aj na okolitých parcelách, ktoré boli zasiahnuté stavebnou činnosťou.
- Realizovať opatrenia uvedené v správe o hodnotení Vplyv na živočíšstvo – oplatenie a ekodukt.
- Výrub drevín je možné vykonať len na základe právoplatného súhlasu orgánu ochrany prírody.

Mestská časť Bratislava-Ružinov konštatuje, že navrhovaná činnosť je v súlade s platným Územným plánom hl. m. Bratislavy vo variantoch A1 a A2.

Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice, (list č. SÚ/420/7180/13/Bo, zo dňa 9.7.2013)

Mestská časť podporuje trasovanie rýchlostnej komunikácie R7 vo variante A2, ktorý bol vybraný ako odporúčaný. V prípade potreby mestská časť podporí aj variant trasovania A1, pokiaľ dotknutá mestská časť Bratislava – Ružinov bude tento považovať za vhodnejší.

S variantmi trasovania R7: B, D a C2 mestská časť vyjadruje zásadný nesúhlas.

Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Zo strany verejnosti boli k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona stanoviská :

K navrhovanej činnosti bolo vypracované „**Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 v susedstve areálu SLOVNAFT, a.s.**“, v rámci ktorej sú zhodnotené riziká reprezentatívnych havarijných scenárov od podnikov pôsobiacich v areáli Slovnaft, a.s.

Účelom odborného posúdenia bolo:

- a) Analyzovať a zhodnotiť potenciálne bezpečnostné aspekty a riziká výstavby a samotnej prevádzky variantne riešenej stavby rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava – Prievoz vo väzbe na už existujúce a predpokladané externé riziká prevádzky petrochemického komplexu Slovnaft, a.s.
- b) Odborné posúdenie malo za cieľ posúdiť a zhodnotiť aj prípadné vzájomné interakcie spojené s rozvojom špecifických havarijných scenárov vyplývajúcich z výstavby a prevádzky stavby R7 v predmetnej lokalite na areál Slovnaft, a.s.

Predmetom odborného posúdenia bolo nájsť a zdôvodniť optimálny, resp. spoločensky akceptovateľný variant riešenia rýchlostnej cesty R7 vo väzbe na bezpečnostné aspekty a riziká tejto lokality a samotnej rizikovej technológie v areáli Slovnaft, a.s. Z hľadiska tohto odborného posúdenia bezpečnostných aspektov a rizík predmetnej lokality je rozhodujúca pri všetkých navrhovaných variantoch stavby R7, len tá časť ich trás, ktorá je vedená v tesnom susedstve s východným alebo západným okrajom areálu podniku Slovnaft, a.s.

Na základe výsledkov odborného posúdenia bolo konštatované :

- V západnej, resp. severozápadnej časti areálu Slovnaft, a.s. nie sú lokalizované žiadne také rizikové výroby a sklady, ktorých by výskyt reprezentatívnych havarijných scenárov mohol spôsobiť aj významnejšie ohrozenie blízkeho okolia, a teda aj samotnej stavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 vo variantných riešeniach A1, A2.
- Navrhované trasovanie variantov B, D a C2 rýchlostnej cesty R7 pozdĺž, resp. súbežne s východnou hranicou areálu Slovnaft, a.s. z hľadiska zákona o prevencii závažných priemyselných havárií **by jednoznačne viedlo k zvýšeniu celkového spoločenského rizika** podniku, čo nie je možné, ani v prípade celospoločensky a verejne prospešných záujmov akceptovať, keďže oba dotknuté podniky sú zaradené do kat. B podnikov v zmysle zákona o prevencii závažných priemyselných havárií a navyše ich súčasná celková (sumárna) hodnota spoločenského rizika je už nad hranicou spoločenskej prijateľnosti.
- Z hľadiska tlakových účinkov je pre varianty A1 a A2 oproti variantom B, C2, D podstatná aj tzv. „zahradenosť“ okolia. Trasovanie R7 vo variantoch B, C2 a D je také, že prípadné VCE (Vapour Cloud Explosion – Výbuch pár v oblaku) havarijných scenárov, napr. na skladových jednotkách SKP1 a SKP2 by rázovou (tlakovou) vlnou navrhovanú stavbu (variant B, D a C2) ohrozovali priamo. Príslušný priestor medzi okrajom areálu Slovnaft, a.s. a plánovanými trasami variantov B, C2 a D stavby R7 tvorí hlavne poľnohospodársky obrábaná pôda, resp. drobné – jednoduché stavby.
- Medzi výrobnými jednotkami / skladmi a navrhovanými variantnými riešeniami A1 a A2 RC R7 je prakticky súvislá priemyselná zástavba, ktorá tvorí významnú bariéru z hľadiska šírenia sa tlakovej vlny a táto „zahradenosť“ priestoru by jednoznačne viedla k významnému zníženiu tlakových účinkov na trasu variantov A1 (A2).
- Dosahy významnejších tepelných a tlakových účinkov pri vedení trasy R7 pozdĺž západnej časti areálu Slovnaft, a.s. sú menšie a aj menej pravdepodobnejšie z hľadiska vzniku spoločensky neprijateľných následkov, na rozdiel od trasy variantov B, C2 a D.

SLOVNAFT, a. s., Vlčie hrdlo 1, 824 12 Bratislava, (list č. 62340/2013/709, zo dňa 30.05.2013)

Spoločnosť SLOVNAFT, a.s., k odbornému posudku dodanému spoločnosťou RISK CONSULT, s.r.o. „Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 v susedstve areálu SLOVNAFT, a.s.“

Všetky navrhované varianty A1, A2, C2, B a D sú trasované tak, že vstupujú do definovaných ochranných pásiem spoločnosti SLOVNAFT, a.s. Stanovisko SLOVNAFT, a.s. vychádza z hodnotenia havarijných scenárov a ich dopadov definovaných v Bezpečnostnej správe pre areál Slovnaft Vlčie hrdlo.

Trasovanie variantov A1 a A2

Po zhodnotení potencionálnych vplyvov technológií situovaných v SLOVNAFT, a.s. na rýchlostnú cestu R7 (ďalej RC 7) doporučujeme realizovať varianty A1 resp. A2. Príslušné havarijné scenáre síce sú v tomto priestore definované, ale frekvencia výskytov a účinky tlakových ako aj tepelných prejavov za dodržania už dohodnutých podmienok technických opatrení a špeciálneho režimu pri závažnej priemyselnej havárii je akceptovateľné pre trasovanie týchto variantov.

Trasovanie variantov B, C2 a D

Navrhované riešenie trasovania variantov B, C2 a D je vedené pod východnou hranicou areálu spoločnosti SLOVNAFT, a.s. a z pohľadu zákona o prevencii závažných priemyselných havárií je neprijateľné. Umiestnenie RC 7 v tomto priestore by viedlo k zvýšeniu celkového spoločenského rizika podniku. Reprezentatívne havarijne scenáre vyplývajúce z charakteru technológií situovaných v tejto časti areálu podniku svojimi prejavmi v prípade závažnej priemyselnej havárie by fatálne vplývali na realizovanú stavbu a jej užívateľov. Hodnota spoločenského rizika podniku by sa realizovaním týchto variantov dostala nad hranicu spoločenskej akceptovateľnosti.

V súvislosti s variantom B, C2 a D upozorňujeme, že tieto varianty nie sú prijateľné ani v súvislosti s existujúcim systémom hydraulického ochrany podzemných vôd (HOPV), nakoľko realizácia ktoréhokoľvek z vyššie uvedených variantov B, C2 a D by znemožnila prevádzku vrtov čím by bol narušený celý systém HOPV.

SLOVNAFT, a.s. Vlčie hrdlo 1, Bratislava, (list č. 62340/2013/947, zo dňa 18.07.2013)

V uprednostňovanej variante A2 sú síce v zmysle odborného posudku dodaného spoločnosťou RISK CONSULT, s.r.o. „Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 v susedstve areálu SLOVNAFT, a.s.“ definované havarijne scenáre, ale frekvencia výskytov a účinky tlakových ako aj tepelných prejavov za dodržania už dohodnutých podmienok a technických opatrení a špeciálneho režimu pri vážnej priemyselnej havárii je akceptovateľné pre trasovanie variantu A2.

Nakoľko uprednostňovaný variant A2 je trasovaný v blízkosti železničnej vlečky Slovnaftu, dopĺňame naše vyjadrenie o požiadavku, aby rýchlostná cesta R7 viedla ponad železniciu a jej pripojenie na existujúcu cestu nebolo riešené v blízkosti železničného priestestia.

GEOtest, Bratislava, spol. s r.o., Bratislava (list zo dňa 21. 05. 2013)

Po vyhodnotení zásahov jednotlivých variantov do sústavy vrtov a funkčnosti systému hydraulická ochrana podzemných vôd – HOPV, Slovnaft konštatuje neprijateľnosť variantov B, C2 a D, pretože ich realizáciou bude znemožnené prevádzka objektov v severnej časti vonkajšej línie HC.

Pretože systém HOPV zohráva rozhodujúcu úlohu pri ochrane zásob podzemných vôd CHVO Žitný ostrov, odporúčame realizovať varianty A1, resp. A2, ktoré na prevádzku tohto systému nemajú žiadny podstatný vplyv.

Prevádzkovateľ produktovodu, Bratislava

S výstavbou rýchlostnej cesty R7 súhlasíme za nasledovných podmienok :

1. Všetky činnosti v ochrannom pásme produktovodu upravuje zákon č. 251/2012 Z.z. o energetike a o zmene niektorých zákonov.
2. Okrem hore uvedeného zákona č.251/2012 Z.z., žiadame dodržať zákon č. 184/2002 (vodný zákon) a STN 650204 a ďalej uvedené požiadavky správcu produktovodu.
3. Pred zahájením stavebných resp. výkopových prác je nevyhnutné priamo v teréne spresniť smerové a hĺbkové pomery produktovodného vedenia.
4. Začiatok stavebných prác pri vstupe do ochranného pásma produktovodu (rozumie sa vzdialenosť 300 m na obe strany od osi produktovodného potrubia) a osobitne pri priblížení sa na 10 m od miesta križovania oznámi investor prevádzkovateľovi dopredu.
5. Žiadame zaslať ďalší stupeň PD k vyjadreniu.

Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Godrova 3/b, 811 06 Bratislava

(list zo dňa 18.07.2013)

Požadujeme pri realizácii navrhovanej činnosti vo variante A2 realizovať dostatočné

kompenzačné opatrenia, ktoré zabezpečia dlhodobé zachovanie priaznivého stavu dotknutých chránených území.

Požadujeme doplnenie navrhované opatrenia na kompenzáciu škôd na faune, flóre a biotopoch :

1. Záber plochy biotopu v území európskeho významu Biskupické luhy navrhujeme kompenzovať vysadením drevín jaseňovo-brestovo-dubového lužného lesa v páse spájajúcom navrhovaný ekodukt a územie európskeho významu Biskupické luhy.
2. Vplyv na Chránené vtáčie územie Dunajské luhy (znehodnotenie okrajových častí územia, ktoré po výstavbe R7 zostanú menej atraktívne ako hniezdiská a loviská pre niektoré kritériové druhy vtákov – haja tmavá, bocian čierny, orliak morský, kaňa močiarna, zimujúce a migrujúce husi) navrhujeme kompenzovať rozšírením kompenzačných opatrení navrhovaných pre pokračovanie R7 a D4, t.j. vytvorením náhradných biotopov v priestore medzi CHVÚ a navrhovanou R7 a ich neskorším pričlenením k CHVÚ.
3. Požadujeme vypracovať štúdiu, ktorá by identifikovala v dotknutých chránených územiach zasypané alebo zanesené zbytky dunajských ramien – najmä s ohľadom na pripravované sprietočnenie Biskupického ramena a navrhla , ktoré z nich je vhodné obnovovať. Následne pri výstavbe R7 v rámci možností použiť časť materiálu (hlina, štrk) z týchto zdrojov.
4. Medzi km 4,7 – 6,5 je navrhované ochranné oplotenie po oboch stranách cestného telesa zveri. Parametre a trasovanie ekoduktu sú vhodne vybraté. Na zmiernenie dopadov hluku sú na telese stavby R7 navrhnuté presklené protihlukové steny v dĺžke 4,615 m. Nakoľko pri migrácii vtáctva dochádza k častému úhynu nárazmi do sklených bariér, navrhujeme použiť sklo s pásikmi, ktoré má väčšiu účinnosť ako sklo so siluetami dravcov.
5. Za účelom zmiernenia negatívnych dopadov stavby na scenériu krajiny a ako kompenzácia za výrub cca 950 ks drevín a zásah do biotopov európskeho a národného významu sú navrhované vegetačné a sadovnícke úpravy (výsadba násypov a zárezov v telese cesty, úprava a výsadba priestorov križovatiek odolnejšími domácimi druhmi drevín, npr. jaseň štíhly, javor horský a poľný, breza previsnutá, hloh jednozemenný ...). Nemôžeme však súhlasiť s výsadbou beztvorca krovitého (*Amorpha fruticosa*) a mechúrnik stromovitého (*Colutea arborescens*), nakoľko tieto druhy nie sú naše domáce. Okrem toho beztvorec krovitý sa správa invázne a na iných lokalitách sa masívne rozširuje z vegetačných úprav popri cestách do lužných lesov. Na stránke Štátnej ochrany prírody SR sa nachádza zoznam druhov rastlín, ktoré sa na našom území správajú invázne. Keďže v tesnom dotyku s plánovanou výstavbou R7 sa nachádzajú chránené územia a vzácne biotopy európskeho a národného významu, je úplne nevhodné vysádzať invázne druhy v ich blízkosti. Preto navrhujeme pri realizácii vegetačných úprav použiť na výsadbu len domáce druhy stromov a krov a konzultovať ich výber s odborníkom zo Štátnej ochrany prírody SR.
6. Počas výstavby cesty R7 dôjde na viacerých miestach k obnaženiu pôdneho substrátu (výkopy, navážky, zničenie vegetácie prejazdom nákladných áut ...) Obnažené miesta sú ideálnym priestorom pre rozširovanie inváznych druhov rastlín. Preto bude veľmi dôležitým opatrením zamedzenie ich šírenia výsevom trávnych zmesí a výsadbou domácich druhov drevín.

Slovenská ornitologická spoločnosť/ BirdLife Slovensko, Mlynské nivy 41, 821 09 Bratislava 2, (list č. 503/2013/JR, zo dňa 18.07.2013)

Celkovo so závermi správy o hodnotení, ktoré odporúčajú výber variantu A2 pre ďalšiu realizáciu súhlasíme. Pre zmiernenie vplyvov variantu A2 a vplyvov susedných úsekov podľa nášho názoru budú postačovať zmiernujúce a kompenzačné opatrenia navrhnuté na susedných úsekoch (D4 a R7) podľa rozsahu, ako sú nám zatiaľ známe. Pri týchto opatreniach upozorňujeme, že je ich potrebné navrhnuť tak, aby bolo preukázateľné, že na plochách, ktoré slúžia na kompenzačné opatrenia bude dlhodobo zabezpečená ochrana prírody (t.j. napríklad

výkupom pozemkov do vlastníctva štátnej organizácie ochrany prírody a ak budú plochy mimo CHVÚ, tak aj ich začlenením do CHVÚ).

Veríme, že sa tieto opatrenia pri spolupráci všetkých zainteresovaných subjektov podarí nakoniec v plnom rozsahu zrealizovať.

SPARKS s.r.o., Gagarinova 7/a 821 03 Bratislava, (list zo dňa 02.07.2013)

- Súhlasí s variantmi A1 a A2,
- Nesúhlasí s variantmi B, C2, D z dôvodu zásahu do našich pozemkov umiestnených na parcelách číslo 3377/20, 3377/21, 3377/22 k. ú. Ružinov.

BRATISLAVA FREIGHT VILLAGE, a.s., Panenská 6, Bratislava 811 03, (list zo dňa 22.07.2013)

V technickej štúdii navrhnuté varianty A1 a A2 rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz sú síce vedené v trase predĺženej Bajkalskej ulice obsiahnutej v platnom Územnom pláne Hl. mesta SR Bratislava, r. 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov, ale jej navrhnutá kategória (rýchlostná cesta) nie je v súlade so schváleným návrhom. V platnom územnom pláne Bratislavy je schválená kategória predmetnej komunikácie v predmetnom úseku – zberná komunikácia vo funkčnej triede FT B1. Zaradenie predmetnej komunikácie medzi zberné komunikácie umožnilo na predmetnej komunikácii navrhnuť 2 nové mimoúrovňové križovatkové uzly s cieľom vytvorenia optimálnych podmienok pre adekvátnu dopravnú obsluhu nadväzujúcich území vo Vlčom hrdle, vrátane nového prístavu Vlčie hrdlo. Obidva navrhnuté mimoúrovňové križovatkové uzly sú obsiahnuté v platnom územnom pláne Bratislavy. Preradenie predmetnej komunikácie medzi rýchlostné cesty môže výrazným spôsobom obmedziť možnosti vybudovania oboch mimoúrovňových križovatkových uzlov. Na základe vyššie uvedených skutočností žiadame, aby do technickej štúdie rýchlostnej cesty boli navrhnuté mimoúrovňové križovatkové uzly doplnené.

Technickým riešením nielenže **neboli vytvorené predpoklady pre napojenie nového prístavu Vlčie hrdlo na komunikáciu R7, ale boli parametrami navrhovanej komunikácie ešte výrazne sťažené.** Podľa STN 73 6101, čl. 9.3., najmenšia prístupná vzdialenosť cestných križovatiek je pre rýchlostné cesty s $v_n = 120$ km/h min. 5,0 km, v blízkosti väčších sídelných útvarov, alebo aglomerácií sa môžu znížiť o 50 %, t.j. na 2,5 km. V prípade vybudovania mimoúrovňovej križovatky „Vlčie hrdlo“ v alt. A, by boli vzájomné vzdialenosti križovatiek menšie ako pripúšťa STN 736101, čl. 9.3. a bolo by potrebné udelenie výnimky z STN. Takéto riešenie preto nie je akceptovateľné.

Ak sú platné tvrdenia z vyhodnotenia pripomienok, že „dopravné napojenie lokality nového bratislavského prístavu Vlčie hrdlo trasa R7 v každej navrhovanej variante dôsledne rešpektuje“, a „stavba R7 je navrhovaná tak, aby križovatka dopravného napojenia nového prístavu na trasu R7 bola v území realizovateľná v čase výstavby prístavu“ nevidíme dôvod na to, aby navrhnuté mimoúrovňové križovatkové uzly obsiahnuté v platnom územnom pláne Bratislavy v technickej štúdii rýchlostnej cesty absentovali. Na základe vyššie uvedených skutočností žiadame, aby do technickej štúdie rýchlostnej cesty R7 boli navrhnuté mimoúrovňové križovatkové uzly doplnené.

Nakoľko sme v procese hodnotenia EIA, tak predmetom diskusie nie je to, kto bude investorom predmetnej križovatky. Cieľom je, aby navrhnutá komunikácia R7 bola od svojho počiatku projektovaná tak, aby zohľadňovala aj požiadavky príslušných území. Nový prístav Vlčie hrdlo je považovaný svojou veľkosťou aj dôležitosťou za významnú investíciu, na základe čoho bol v platnom Územnom pláne Hl. mesta SR Bratislava, rok 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov, zaradený medzi verejnoprospešné stavby. Na základe toho považujeme za odôvodnené požadovať, aby projekt rýchlostnej komunikácie R7 rešpektoval

všetky náležitosti súvisiace s napojením nového prístavu Vlčie hrdlo na rýchlostnú komunikáciu R7. Jedným z nutných predpokladov je možnosť pripojenia na R7 formou mimoúrovňovej križovatky, čo však vzhľadom na navrhovaný rýchlostný limit a STN 736101 nie je možné.

Nadalej trváme na tom, aby bol odstránený vznikajúci rozpor medzi platným Územným plánom Hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov, a posudzovaným zámerom rýchlostnej komunikácie R7 a žiadame, aby do technickej štúdie rýchlostnej cesty R7 boli mimoúrovňové križovatkové uzly navrhnuté a schválené v platnom Územnom pláne Bratislavy doplnené.

Bez napojenia navrhutej zbernej komunikácie nového prístavu Vlčie hrdlo na pripravovanú komunikáciu R7 prostredníctvom navrhnutých mimoúrovňových križovatiek je riešenie dopravnej obslužnosti územia Vlčieho hrdla pri výstavbe nového prístavu výrazne obmedzené a skomplikované. Ak nebude zohľadnené dopravné napojenie nového prístavu Vlčie hrdlo navrhnuté a schválené v platnom Územnom pláne Hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov v posudzovanom zámere, bude predkladaný zámer navrhovanej činnosti v rozpore s platným územným plánom Bratislavy, čo v budúcnosti zakladá veľmi reálne možnosti súdnych sporov.

Záhradkárska osada Bratislava Vlčie Hrdlo 2-16, (list doručený NDS, a.s. dňa 30.07.2013)

Berieme na vedomie, že sa pravdepodobne bude realizovať variant cesty A, ktorý povedie v blízkosti našej záhradkárskej osady. Nie sme z toho nadšení, ale vítame aspoň informáciu, že pri výstavbe cesty sa má vybudovať aj proti hluková ochrana, ktorá by mala zmierniť dopady premávky na tejto ceste aj na našu záhradkársku osadu.

Na druhej strane, v súvislosti s prípravou projektu tejto cesty sa realizovali Zmeny a Doplnky 01 a 02 v územnom pláne Hl. mesta Bratislavy s účinnosťou od 1.2.2013, ktoré majú negatívny dopad na vlastníkov záhrad. Konkrétne ide o znovu zavedenie pásma hygienickej ochrany areálu podniku Slovnaft, a.s. , do ktorého bola zahrnutá aj naša záhradkárska osada. Do pripomienkového konania k uvedenej zmene územného plánu sme neboli zaradení a tak sme na vyjadrenie nášho stanoviska využili aj verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov stavby cesty na životné prostredie.

Výbor záhradkárskej osady má preto k znovu zavedeniu uvedeného pásma hygienickej ochrany zasahujúceho našu záhradkársku osadu **vážne výhrady a žiada, aby sa zrušilo, alebo aspoň prehodnotila a zúžila jeho šírka tak, aby do tohto pásma záhradkárska osada nespadala.**

Martina Dobiášová, Nové Záhrady VII/18, 821 05 Bratislava, (list zo dňa 01.07.2013)

V mene obyvateľov Nových záhrad sa prikláňajú k variantu A2 a vyjadrujú mu podporu.

Klára Hornišová, Lipského 11 , 841 01 Bratislava, (list zo dňa 22.07.2013)

Potreba cesty nie je zdôvodnená ani v správe o hodnotení , ani v predchádzajúcich stupňoch posudzovania podľa zákona č. 24/2006. Cesty sú nadmerne zapratané najmä osobnými autami osôb, čo pracujú v Bratislave a bývajú v satelitoch novopostavených na poľnohospodárskej pôde. Tieto štvrte nemali vzniknúť, ale ani ich jestvovanie si nevynucuje nové cesty. Vhodnými administratívnymi opatreniami podporujúcimi verejnú dopravu oproti osobným automobily spolu s rozšírením počtu spojov možno dosiahnuť zlepšenie dopravy pri nepomerne nižších nákladoch a škodách, aké by si vyžadovala navrhovaná cesta, nehovoriac o tom, že štát je už teraz nesmierne zadlžený, k čomu prispeli podobné stavby. Napriek tomu, že som posúdenie takéhoto spôsobu žiadala vo svojich stanoviskách z 16.4.2012 k zámeru a z 29.5.2012 k rozsahu hodnotenia, správa o hodnotení sa tým nezaobera, čo je nezákonné. Tvrdenie, že železničné spojenie Bratislava – Dunajská Streda nemôže bez navrhovanej cesty

riešiť dopravnú situáciu na juhovýchodnom vstupe do Bratislavy, nie je v texte nijako podložené. Vo svojich vyššie uvedených stanoviskách som tiež žiadala používať namiesto zasklených protihlukových stien nepriehľadné, ale správa o hodnotení naďalej bez vysvetlenia hovorí len o zasklených. Pritom je známe, že nárazy do sklených stien už spôsobili množstvo úhynu a zranení vtáctva.

V časti o viackriteriálnom hodnotení variantov je viacero skreslených ohodnotení, napríklad na strane 110 sa tvrdí, že pri všetkých stavebných variantoch sa pohoda a kvalita života významne zlepši (známka +3). Podobne kritérium Fragmentácia cenných biotopov chýba pre obdobie výstavby a pri období prevádzky je pri ňom uvedené, že sa neprejaví pri nijakom z variantov (známka 0).

Žiadam, aby výsledky monitoringov navrhnutých na strane 125 boli priebežne verejne dostupné. Trvám na svojich stanoviskách k zámeru a rozsahu hodnotenia zo dňa 16.4.2012 a 29.5.2012.

Navrhovateľ by mal predmetný zámer vziať späť v celom rozsahu.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok vypracoval na základe určenia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (list č. j. 2303/13-3.4/ml z 26.07.2013) RNDr. Marian Gocál, Skalité 418, 023 14 Skalité, ktorý je zapísaný ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 380/2006-OPV podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení činnosti, zámeru navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“, vlastných poznatkov z obhliadky navrhovaného umiestnenia líniovej stavby (nulový variant, a varianty A1 červený, A2 fialový, B modrý, D zelený a nový variant označený ako C2), konzultácie s navrhovateľom resp. jeho oprávneným zástupcom, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od navrhovateľa, príslušných právnych predpisov a noriem.

Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že vypracovaná environmentálna dokumentácia – zámer navrhovanej činnosti a správa o hodnotení umožňuje dostatočné oboznámenie sa s navrhovanou činnosťou a po formálnej stránke obsahuje náležitosti podľa zákona a požiadavky určené MŽP SR dňa 21. mája 2012 v rozsahu hodnotenia.

Význam očakávaných kladných a záporných vplyvov vrátane ich vzájomného pôsobenia bol vyhodnotený vo vzťahu k povahe a rozsahu navrhovanej činnosti a územia vykonávania navrhovanej činnosti na dobrej odbornej úrovni.

Z hľadiska vyhodnotenia návrhu technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečistenia alebo poškodzovania životného prostredia konštatoval, že návrh technického riešenia je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania, dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre určenie vplyvov činnosti na životné prostredie a posúdenie možných zmierňujúcich opatrení. Navrhované riešenia a opatrenia sú technicky realizovateľné.

Z hľadiska návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo minimalizovanie nepriaznivých vplyvov činnosti boli navrhnuté primerané technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia na ochranu zdravia a zložiek životného prostredia.

Spracovateľ posudku vyhodnotil predložené stanoviská jednotlivých zúčastnených subjektov v rámci procesu posudzovania, pričom konštatoval, že z celkového počtu pätnástich stanovísk sa nevyskytli stanoviská, ktoré by s navrhovanou činnosťou nesúhlasili. V šiestich stanoviskách orgánov verejnej správy sa uvádzajú odborné a legislatívne požiadavky, ktoré

je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. V pätnástich stanoviskách orgánov verejnej správy sa odporúča k realizácii variant A2. Variant A1 získal šesť odporúčaní a varianty C2 a D získali jedno odporúčanie. Deväť stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok.

Zo strany verejnosti bolo k navrhovanej činnosti na MŽP SR doručených v lehote stanovenej podľa § 35 zákona osem stanovísk verejnosti a mimovládnych organizácií podporujúcich ochranu životného prostredia.

V štyroch stanoviskách verejnosti sa odporúča k realizácii variant A2. Variant A1 bol odporúčaný trikrát a varianty B, D, C2 získali dve odporúčanie. Deväť stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok. V jednom stanovisku fyzickej osoby je vyjadrený nesúhlas s navrhovanou činnosťou.

Spracovateľ odborného posudku posúdil všetky stanoviská, ktoré boli doručené MŽP SR počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, pričom opodstatnené pripomienky zohľadnil v návrhu záverečného stanoviska.

Spracovateľ posudku **odporučil realizáciu navrhovanej činnosti vo variante A2 (fialový)**, ktorý je uvedený v správe o hodnotení s tým, že budú dodržané podmienky vyplývajúce z procesu posudzovania, a ak v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti budú doplnené a vyriešené neurčitosti a riziká, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia.

V závere posudku jeho spracovateľ konštatuje, že správa o hodnotení má dobrú odbornú kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplyvať na životné prostredie v súvislosti s vybudovaním a prevádzkovaním líniovej stavby „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz“.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov a stanovísk zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, kumulatívne, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu, povrchovú a podzemnú vodu, horninové prostredie, pôdu, faunu a flóru a ich biotopy, chránené časti prírody, krajinu, urbanistický komplex a využitie územia s nasledujúcimi závermi:

Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Rýchlostná cesta R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz bude realizovaná prevažne na povrchu reliéfu v násypoch. Narušenie horninového prostredia a reliéfu spôsobí budovanie zemného telesa rýchlostnej cesty. Najvýraznejšie zásahy do horninového prostredia budú v mieste budovania mostných objektov. Najmenšie vplyvy na horninové prostredie budú v úsekoch na úrovni terénu a nízkych násypoch.

Pri zakladaní pilót mostných konštrukcií sú navrhované stavebno – technické (konštrukčné) a prevádzkové opatrenia, ktoré budú minimalizovať možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty.

Tab. Orientačná bilancia hmôt

Ukazovateľ	m.j.	Variant				
		A1 červený	A2 fialový	B modrý	D zelený	C2 oranžový
Celková dĺžka trasy	km	6,675	6,949	8,848	7,729	6,795
Kubatúra výkopov	m ³	0	0	0	0	0

Kubatúra násypov	m ³	696 000	566 000	1211 000	1269 000	1 775 173
Prebytok ornice	m ³	47 000	47 000	66 000	51 000	71 735,9

Z uvedenej bilancie vyplýva, že líniová stavba bude vo všetkých navrhovaných variantoch trpieť nedostatkom materiálu pre budovanie násypov, čo je spôsobené vedením trasy v rovinnom území, čiastočne nad úrovňou terénu. Získavanie materiálu do násypov cestného telesa z dostupných zdrojov bude nepriamym vplyvom na reliéf krajiny. V záujme minimalizovania negatívnych vplyvov bude nedostatok materiálu riešený využívaním existujúcich ťažobní v blízkom okolí trasovania líniovej stavby.

Trasovanie rýchlostnej cesty nie je v strete s územiami využívanými, alebo potenciálne využitelnými pre ťažbu nerastných surovín. Geodynamické javy výstavby rýchlostnej cesty neohrozujú.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Všetky navrhované varianty trasovania rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz prekonávajú mostným telesom rieku Malý Dunaj a ďalej vedú cez vodohospodársky chránenú oblasť Žitný ostrov. Pri premosteniach Malého Dunaja budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie prietoku Q100 s požadovanou rezervou. K zásahu do samotného koryta toku nedôjde a zachované budú aj príľahlé brehové porasty.

Vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty R7 budú vyvedené kanalizačnými stokami v začiatkových úsekoch trasy R7 priamo do recipientu Malý Dunaj. Na úsekoch prechodu trasy R7 cez Chránenú vodohospodársku oblasť Žitný ostrov budú osadené retenčné nádrže a dažďové sedimentačné nádrže, ktoré budú vybavené odlučovačom ropných látok. Prečistené vody z povrchového odtoku budú vyvedené do vsakovacích priekop alebo studní. Povrchové vody zo svahov telesa rýchlostnej cesty R7 budú vsakované do terénu.

Líniová stavba bude realizovaná nad úrovňou hladiny podzemnej vody. K ovplyvneniu režimu podzemných vôd môže dôjsť len v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy podložia. Navrhované technicko-technologické riešenie výstavby predmetného úseku rýchlostnej cesty s vykonaním navrhovaných technických opatrení neovplyvní režim a kvalitu podzemných vôd v území a jeho okolí. K údržbe rýchlostnej cesty v zimnom období je navrhovaný inertný posypový materiál, ktorý neovplyvní kvalitu podzemnej vody. Z hľadiska predchádzania mimoriadnym únikom škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia je dôležitá prevencia a havarijná pripravenosť správcu rýchlostnej cesty. Trasa líniovej stavby vo variante A1, resp. A2 nezasahuje do pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov.

Vplyv na pôdu

Najvýraznejším vplyvom na pôdu je záber pôdneho fondu z dôvodu umiestnenia líniovej stavby (dočasné a trvalé zábery pôdy) a strata produkčnej funkcie časti pôdneho fondu. Najmenší záber pôdneho fondu je v trase fialového variantu A2 a červeného variantu A1. Najväčší záber pôdneho fondu je v trase modrého variantu B a zeleného variantu D. Pôdy v navrhovaných trasovaniach variantov A1 a A2 rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz sú charakterizované ako poľnohospodárske pôdy 6. skupiny kvality, malé zastúpenie majú pôdy 2. skupiny kvality (chránená pôda). Pôdy v navrhovaných trasovaniach variantov B, D a C2 rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku sú charakterizované ako poľnohospodárske pôdy 2. a 3. skupiny kvality (chránená pôda), malé zastúpenie majú pôdy 6. skupiny kvality.

Tab. Predpokladaný záber pôdy a lesných pozemkov

Ukazovateľ	m.j.	Variant				
		A1 červený	A2 fialový	B modrý	D zelený	C2 oranžový
Celková dĺžka trasy	km	6,675	6,949	8,848	7,729	6,795
Trvalý záber pôdy (orientačné)	ha	54,1	52,4	75,37	67,77	63,2

Z	Poľnohosp. pôda	ha	48,7	47,0	75,3	67,7	63,2
toho	Lesné pozemky	ha	5,4	5,4	0,07	0,07	0,0
Dočasné (spolu)	zábery pôdy	ha	21,1	18,4	25,55	18,85	22,27
	Ostatná plocha	ha	4,9	3,4	8,68	7,38	8,8

Z hľadiska záberu lesných pozemkov sa ako najoptimálnejšia trasa líniovej stavby javí trasa vo variante C2 a variantov B a D.

Počas výstavby navrhovanej rýchlostnej cesty bude zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zeminách. Tieto budú v ďalších fázach výstavby líniového diela využívané k rekultiváciám násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy.

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítat s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti komunikácie, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať organizačnými a technickými opatreniami.

Bežná prevádzka navrhovanej cestnej komunikácie bude potenciálnym zdrojom líniovej kontaminácie pôd pozdĺž trasy komunikácie do vzdialenosti cca 30 až 50 m a to zložkami výfukových splodín. Vody z povrchového odtoku budú odvedené kanalizáciou do recipientu alebo do vsaku. V podmienkach mimoriadnych situácií t.j. v prípade havárie motorových vozidiel spojenej s únikom prevádzkových kvapalín môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd nebezpečnými látkami je potrebné kontaminovanú pôdu vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vzhľadom na navrhované dopravno-technické parametre rýchlostnej komunikácie je možné očakávať nízke riziko prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu

V etape výstavby navrhovaného úseku rýchlostnej cesty sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré je z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a činnosť stavebných mechanizmov zapríčinia zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov. Tento vplyv je však miestne obmedzený na priestory stavenísk a časovo obmedzený na dobu výstavby. Pre túto etapu sú navrhnuté organizačné opatrenia. Rýchlostná cesta R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz má charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Pre posúdenie vplyvu variantných riešení na kvalitu ovzdušia bola vypracovaná emisná štúdia (Hamza 2012). Z výsledkov emisnej štúdie vyplýva, že z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií sa javí priaznivejší úsek rýchlostnej cesty R7 vo variante A2 a A1 približne na rovnakej úrovni, nasleduje variant B a posledný je variant D. Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo má význam porovnanie množstva emisií v zastavanom území mestských častí. Jednotlivé chemické faktory z dopravných emisií majú rozdielnu mieru negatívneho pôsobenia. Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo v sídelných zónach bude bezprostredne exhalátmi na podlimitnej úrovni zasiahnutý menší počet obyvateľov z dôvodu smerového vedenia trasy za Slovnaftom vo variantoch A1 a A2, oproti variantom B a D, ktoré sa nachádzajú v blízkosti obytnej zóny Podunajských Biskupíc.

V rozpätí ďalšieho časového horizontu rokov 2020-2035 je predpovedaná ďalšia obnova automobilového parku so sprísňovaním emisných parametrov vozidiel pri nákladných i osobných vozidlách. Z týchto dôvodov sa predpovedá v roku 2035 mierny pokles celkových

škodlivín i napriek zvýšenej intenzite vozidiel. Variantné riešenia sa podľa hodnôt imisíí umiestňujú v poradí A1, A2 a za nimi nasleduje B a D.

Klíma

Odstránenie pomerne značnej časti vegetačného krytu môže mať vplyv na zmeny miestnej klímy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu, z dôvodov technického riešenia, rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Takto vznikajú predpoklady na zväčšenie odtoku. Rozmanitosť terénnych úprav môže spomaliť alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí komunikácie.

Najmenší záber vegetačného krytu je v trase fialového variantu A2 a červeného variantu A1. Najväčší záber vegetačného krytu je v trase modrého variantu B a zeleného variantu D.

V etape prevádzkovania nastane zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko pôvodný vegetačný kryt sa nahradí umelým asfaltovým povrchom. Zmeny v režime jednotlivých meteorologických prvkov budú zväčša krátkodobé a prejavovať sa budú najmä za ustálených, málo oblačných a radiačných typoch počasia.

Vplyv na miestnu klímu je vzhľadom na zmenu funkčného využitia krajinného priestoru a líniovo smerovaných antropogénnych zásahov (podiel spevnených plôch, čiastočné nahradenie vegetácie sadovými úpravami a ďalšie) na úrovni nevýznamných mikroklimatických zmien.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na genofond a biodiverzitu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým počas výstavby predmetného úseku rýchlostnej cesty R7. Negatívne vplyvy predstavuje najmä záber pôdy pre výstavbu nakoľko dominantnú časť záujmového územia tvorí poľnohospodársky využívaná krajina a v menšej miere urbanizovaná krajina. Pôjde o odstránenie humusového horizontu pôd, odstránenie drevín a vegetácie v koridore stavby, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Táto etapa prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia rastlín a živočíchov.

Trasa variantu A1, resp. A2 v polohe cca 4,5 km prechádza v dĺžke cca 130 m okrajovou časťou lesných porastov, ktoré sú zaradené medzi lesy osobitného určenia. Stavba zasahuje do biotopu 91FO – Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek. Tento biotop bude postihnutý výrubom (záber biotopu, odstránenie vegetačného krytu) a odkrytím časti biotopu. Rýchlostná cesta vo variante A1 a A2 v navrhovanom úseku neprechádza cez ucelenú časť biotopu, ale zasahuje len do jej okrajovej časti v dosahu vplyvov urbanizovaného územia, vrátane priemyselných zón. Výrub drevín podmieňujúci umiestnenie líniovej stavby plošne zmenší biotop nespôsobí však jeho fragmentáciu či deštrukciu. Celková spoločenská hodnota zabratých biotopov podľa vyhlášky MŽPSR č. 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov dosahuje hodnotu 120 041 €.

Výrub drevín a náhradná výsadba

Výstavba rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz si vyžaduje odstránenie vegetácie v koridore líniovej stavby. V rámci prípravy územia k výstavbe dôjde k orientačne k výrubom drevín :

variant A1 - cca 980 - 1000 ks drevín so spoločenskou hodnotou cca 650 000 €,

variant A2 – cca 950 ks drevín na výrub s odhadovanou spoločenskou hodnotou 610 000 €,

variant B - cca 700 drevín so spoločenskou hodnotou cca 450 000 €,

variant D - cca 780 drevín so spoločenskou hodnotou cca 480 000 €,

variant C2 – výrub cca 710 so spoločenskou hodnotou cca drevín 430 000 €.

Trasa rýchlostnej cesty R7 bude pretínať vo variante A1 v cca 1,54 km, variante A2 cca 1,5 km, variante B cca 2,6 km a variante D cca 2,5 km migračný biokoridor - XV. nadregionálny biokoridor Malý Dunaj. Zelený a modrý variant pretína biokoridor estakádou v polohe súvislejšieho výskytu brehových porastov oproti variantu A1, A2, ktoré naopak pretínajú vodný tok v polohe väčších antropogénnych vplyvov urbanizovaného územia (existujúce

premostenia, blízkosť nákladného prístavu, priemyselných areálov a pod.), kde absentuje súvislejšia brehová vegetácia vodného toku.

V južných častiach hodnoteného územia v lokalite Ketelec je zaznamenaná migrácia vysokej zveri (srnčia, jelenia zver) a diviacej zveri. V dôsledku zamedzenia kolízií zveri s účastníkmi dopravy na rýchlostnej ceste je navrhované oplotenie komunikácie v predmetnom úseku po oboch stranách rýchlostnej cesty. K zachovaniu migračného koridoru živočíchov je v trase variantu A1 – (červený), resp. A2 – (fialový) a variantu B – (modrý) navrhovaný „zelený most“ - ekodukt v polohe cca 5,3 – 5,4 km variantu A1, resp. cca 5,4 – 5,5 km (variant A2) a v cca 7,4 – 7,6 km (variant B) v šírke 40 m. Navrhované technické opatrenia umožnia migráciu živočíchov v dotknutom území. Existujúce migračné koridory živočíchov budú aj po uvedení rýchlostnej cesty do prevádzky plniť v krajine svoju funkciu.

Pre eliminovanie negatívnych vplyvov bude po ukončení stavebnej činnosti okolie stavby rekultivované a líniová stavba začlenená do okolia vegetačnými a sadovými úpravami s využitím druhov miestnej proveniencie.

Vplyv na krajinu, scenériu, ochranu, stabilitu

Počas výstavby líniovej stavby bude dočasný zásah do scenérie krajiny predstavovať zriadenie stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na staveniská.

Vplyvy počas prevádzky rýchlostnej cesty v predmetnom úseku ovplyvní štruktúru krajiny :

- prerušenie horizontálnych väzieb v krajine,
- zmena funkčného využitia krajiny po celej trase rýchlostnej cesty R7, pričom prevádzka na nej bude mať nepriaznivý dopad na využitie územia v priamom dotyku s rýchlostnou cestou. Výstavba rýchlostnej cesty zasiahne do scenérie krajiny predovšetkým budovaním násypov, mohutných telies mostov, mimoúrovňových križovatiek a protihlukových stien.

Podstatným vizuálnym zásahom navrhovanej stavby do krajiny je priestorové vedenie trasy východne od areálu Slovnaft a.s. V tomto priestore prekonávajú trasy variantu B a D existujúce urbanizované prvky krajiny pomocou mostných konštrukcií vysokých 6 až 9 m, čím dochádza z pohľadu existujúcej obytnej zástavby k výrazným zásahom do súčasnej scenérie krajiny. Trasa variantu C2 bude vedená na dvoch mostných telesách (ponad cestu I/63 a ponad žel. vlečku) o výške cca 8 m, čím vznikne v krajine rušivý technický prvok s negatívnym ovplyvnením scenérie krajiny.

Trasy rýchlostnej cesty vo variante A1 a A2 sú navrhované západne od areálu Slovnaft, a.s. a sú z pohľadu zastavaného obytneho územia Podunajských Biskupíc tienené rozsiahlym priemyselným areálom. V úseku cca 130 m vedú trasy variantov A1 a A2 cez okrajový cíp lokality Biskupské luhy, ktorý tvorí prechod medzi krajinársky hodnotným územím a urbanizovanou krajinou. V tomto úseku nebudú realizované vysoké násypy, mostné telesá alebo zárezové formy, pretože sa trasa rýchlostnej cesty prispôsobuje nivelete terénu (násyp cca 1,0 m). Vlastné architektonické stvárnenie objektov bude sprevádzané sadovými úpravami svahov, ktoré zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny. Pri sadbových úpravách je potrebné rešpektovať autochtónnosť sadbového materiálu, ktorý bude použitý na zmiernenie narušenia scenérie krajiny a negatívnych vplyvov na živočíšstvo.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sú všetky navrhované varianty výstavby rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz situované v území s prvým stupňom ochrany (zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny), mimo chránených území, v rovinatej poľnohospodárskej a urbanizovanej krajine, vizuálne málo exponovanej.

Približne 200 m od JZ hranice priemyselného areálu Slovnaft, a.s., v susedstve trasy rýchlostnej cesty vo variante A1 a variante A2 v úseku cca 4,5 km vedie východná hranica Chránenej krajiny oblasti Dunajské luhy (ďalej len CHKO). Trasa rýchlostnej cesty R7 vo variante B a D je vzdialená cca 350 m východne, resp. cca 510 m severne od hranice CHKO

Dunajské luhy. Trasa rýchlostnej cesty R7 vo variante C2 je vzdialená cca 2,5 km v SV smere od hranice CHKO Dunajské luhy.

Z hľadiska zabezpečenia záujmov ochrany prírody a krajiny sú v rámci variantov rýchlostnej cesty A1, resp. A2 navrhované technické opatrenia k eliminácii hluku z prevádzky komunikácie a k zabezpečeniu bezkolízneho prechodu zveri z lokality Biskupické luhy na príľahlé poľnohospodárske plochy, spôsobom vhodne navrhnutého ekoduktu a osadenia protihlukovej steny v susedstve prechodu trasy rýchlostnej cesty popri lokalite CHKO Dunajské luhy.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

Vplyvy na kultúrne hodnoty a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská

Na základe vykonaného prieskumu (Baliová, 01.2012) možno predpokladať výskyt archeologických lokalít vo variante B a čiastočne i variante D navrhovaného trasovania rýchlostnej cesty R7. Z hľadiska nenarušenia doteraz známych a evidovaných archeologických lokalít v záujmovom území sa najvýhodnejší javí variant A, kde nie je evidovaná archeologická lokalita. Pri rozsahu stavebných prác, z ktorého vyplýva značný zásah do krajiny, nie je vylúčené, že v trase líniovej stavby sa môžu narušiť archeologické objekty resp. archeologické situácie. Z hľadiska záujmov ochrany pamiatkového fondu je investor povinný predložiť projekt pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR. Pamiatkový úrad SR rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum. Bez rozhodnutia Pamiatkového úradu stavebníkovi nebude vydané územné rozhodnutie.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo

Základným vplyvom, ktorý predstavuje výstavba rýchlostnej cesty R7 komunikácie pre poľnohospodársku činnosť je záber poľnohospodárskej pôdy samotným telesom komunikácie a tým zníženie výmery využiteľnej poľnohospodárskej pôdy.

Tabuľka č.5 Úbytok poľnohospodárskej pôdy

Ukazovateľ	m.j.	Variant				
		A1 červený	A2 fialový	B modrý	D zelený	C2 oranžový
Celková dĺžka trasy	km	6,675	6,949	8,848	7,729	6,795
Poľnohospodárska pôda	ha	48,7	47,0	75,3	67,7	63,2
Dočasné zábery pôdy (spolu)	ha	21,1	18,4	25,55	18,85	22,27

Pred začatím stavebných prác sa vykoná skrývka humusového horizontu pôdy, ktorá sa môže neskôr použiť na spätné zahumusovanie svahov komunikácie, resp. sa ihneď bez medzi uskladnenia na depóniách poskytne na využívanie poľnohospodárom. Pôda, ktorá bude dočasne zabratá pre účely výstavby, bude po ukončení stavby rekultivovaná na pôvodnú pôdnu kultúru. Stavebnou činnosťou bude ovplyvnená štruktúra pestovaných plodín a intenzita poľnohospodárskej prvovýroby.

Nepriamymi vplyvmi prevádzky cestnej komunikácie na poľnohospodársku výrobu je zníženie kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti rýchlostnej cesty a narušenie organizácie využitia pôdneho fondu. Prístup k obhospodarováňm pôdnym celkom v dotknutom území líniovej stavby bude zachovaný technickými opatreniami (preložky, rekonštrukcie, úpravy poľných a účelových ciest).

Lesné hospodárstvo

Z hľadiska záberu lesných pozemkov sa ako najoptimálnejší variant javí trasa variantu C2 (0,0 ha) a variantov B a D (záber 0,07 ha lesnej pôdy).

Trasy variantov A1 a A2 čiastočne prechádzajú v dĺžke cca 130 m v polohe cca 4,5 km cez lesné porasty Biskupických luhov. Jedná sa o lesy osobitného určenia (subkategória (c) - rekreačné lesy). Lesné porasty dotknuté výstavbou variantu A1 a A2 sa nachádzajú v susedstve areálu Spaľovne a podniku Slovnaft, a.s.. Porasty sú dlhodobo negatívne ovplyvňované znečisteným ovzduším s dopadom na ich zdravotný stav. Z hľadiska veku a stability lesných porastov a lesných pôd v širšom území bude pre potreby umiestnenia líniovej stavby minimalizovaná šírka odlesnenia.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Navrhovaná rýchlostná cesta v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz zlepší dopravnú situáciu v celej dotknutej oblasti. Nové dopravné prepojenie podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v regióne.

Vplyvy na dopravu

Z hľadiska výhľadových dopravných intenzít na navrhovanej rýchlostnej ceste R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a existujúcej ceste I/63 v úseku ul. Pasienková – Lieskovská cesta (roky 2015, 2025 a 2035) sú trasy variantov A1 a A2 z pohľadu dopravného zaťaženia účinnejšie ako trasa variantov B, D a trasa variantu C2. Z pohľadu vplyvu stavby na dopravu sú A1 a A2 prijateľnejšie a v území dopravne optimálnejšie. Je to dané aj tvarom navrhovanej MÚK Ketelec a najvyššej účinnosti dopravného smeru, resp. dopravnej relácie Jarovce/ Petržalka – centrum. Vplyv navrhovanej rýchlostnej komunikácie v predmetnom úseku na dopravu je pozitívny v regionálnom a aj nadregionálnom meradle.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Úsek rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz nezasahuje priamo do žiadneho areálu rekreácie alebo zariadenia cestovného ruchu. Z hľadiska krátkodobej rekreácie v prípade realizácie variantov A1 a A2 dôjde k čiastočnému zásahu do záhradkárskej osady a asanácii objektov. Negatívne vplyvy líniovej stavby na cestovný ruch v regióne sa nepredpokladajú. Cesty pre cyklotrasy a peších ostanú nedotknuté, príp. bude zabezpečené spriechodnenie. Nový dopravný koridor bude mať priaznivý vplyv na rozvoj služieb a podnikateľských aktivít v Bratislavskom regióne s priaznivým dopadom na cestovný ruch.

Vplyvy na infraštruktúru

Výstavba líniovej stavby v predmetnom úseku si vyžiada zásahy do súčasného stavu prvkov infraštruktúry v dotknutom území (cesty, vodovody, kanalizácie, plynovody, teplovody, horúcovody, elektrovody VN, NN, optické káble, transformovňa, regulačná stanica). Tieto zásahy budú podrobne zidentifikované v rámci územného konania a ich riešenie bude premietnuté do objektovej skladby dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Trasa variantu B a D, resp. C2 je vedená cez ochranné pásmo ropovodov (DN 300, DN 500) vo východnej časti areálu Slovnaft, a.s. na násype v úseku cca 4,5 km – 6,0 km (variant B), v úseku cca 4,4 km – 6,0 km (variant D) a v úseku cca 4,4 km – 5,5 km (variant C2). Varianty A1 a A2 zasahujú v SZ časti v susedstve areálu Slovnaft, a.s. do ochranného pásma ropovodu DN 250 /300 smerujúceho do prístavu (ide sa o úsek cca 1,8 – 2,5 km vo variante A1, resp. cca 1,9 – 2,6 km vo variante A2). V tejto polohe sú varianty A1 a A2 vedené na násype. Trasa navrhovanej činnosti pri prechode cez ochranné pásmo ropovodov nebude realizovaná v zárezových formách.

Navrhované prekládky nadzemných a podzemných vedení nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie. Dočasne sa bude prejavovať zvýšená prašnosť a hlučnosť počas výkopových prác.

Rozvojové záujmy v dotknutom území

Prístav Vlčie hrdlo - rozvoj

Variant A1, resp. A2 počíta s plánovaným rozvojom prístavného bazéna Vlčie hrdlo, stavba nebude limitovať jeho rozvojový potenciál. V rámci trasy variantu A1, resp. A2 je vytvorená rezerva (úsek cca 2,5 – 2,6 km, úsek 3,0 – 3,5 km) pre umiestnenie križovatky (napojenie nového prístavu na R7), ktorá je premietnutá aj v rámci Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy, Zmeny a doplnky č.2, (ZaD 02 3. Verejné dopravné vybavenie).

Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava

Navrhovaná líniová stavba v predmetnom úseku rešpektuje pripravovanú stavbu ŽSR v lokalite Vlčie hrdlo. Verejný terminál intermodálnej dopravy bude umiestnený mimo trasu jednotlivých variantov navrhovanej činnosti.

Vplyv na obyvateľstvo

Z hľadiska predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bude pohoda a kvalita života obyvateľov narušená najmä počas obdobia výstavby rýchlostnej cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na kvalitu života v dotknutých častiach sídiel, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Umiestnenie dvorov bude možné vyhodnotiť až v povoľovacom štádiu. V tomto štádiu je možné dať len obmedzujúce opatrenia, kde nemôžu byť (napr. dostatočná vzdialenosť od obytných zón a od chránených lokalít).

Vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú hodnotené na základe imisnej situácie a hlukovej záťaže v prilahlých obytných celkoch dotknutých mestských častí (viacpodlažná, malopodlažná zástavba, záhradkárska kolónia, rozvojové zóny občianskej vybavenosti, atď.): Rozptylová štúdia (Inžinierske služby spol. s r.o., Martin, 2012, 2013) preukázala dodržanie platných imisných limitov pre znečisťujúce látky pre cieľový stav. Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo v sídelných zónach dotknutých mestských častí bude bezprostredne emisiami vo variante A1 a A2 líniovej stavby zasiahnutý menší počet obyvateľov z dôvodu smerového vedenia trasy „západne“ od areálu Slovnaft, a.s., oproti variantom B, D a C2, ktoré majú menšiu odstupovú vzdialenosť od obytnej zóny s väčším počtom obyvateľstva MČ Bratislava - Podunajské Biskupice.

Hluková štúdia (Inžinierske služby spol. s r.o., Martin, 2012, 2013) preukázala, že užívaním rýchlostnej komunikácie s protihlukovými technickými prvkami v predmetnom úseku nedôjde k prekročeniu príslušných hygienických limitov stanovených vo vyhlášky MZ 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. Z pohľadu vplyvu na obyvateľstvo sa v zmysle záverov štúdie odporúča realizácia variantu A1 (A2) v dôsledku väčšej vzdialenosti od kompaktných viacpodlažných / malopodlažných obytných celkov v území, ako aj v dôsledku nižšej potreby realizácie protihlukových opatrení.

Záber a asanácia objektov

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada záber a asanáciu objektov – vo variante A1 - (červený), ktorá je vedená v súlade s platným územným plánom hl. mesta Bratislava sa vyžaduje orientačný záber cca 64 ks obytných objektov (z toho cca 32 ks záhradných chatiek). Variant A2 v dôsledku odklonu trasy v polohe cca 1,1 – 1,8 km v lokalite Malé Pálenisko vyžaduje menšiu asanáciu objektov (cca 21 obytných objektov, z toho 6 záhradných chatiek) oproti A1.

Trasy variantu B – (modrý) a variantu D – (zelený) vedená severne a východne od areálu Slovnaft sú vedené cez rozvojové územia občianskej vybavenosti a zmiešané územia (podľa ÚPN hl. mesta SR Bratislavy, 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov) vyžadujú asanačné

zásahy objektov v počte 38 ks, resp. 34 ks. Trasa variantu C2 si vyžiada záber cca 34 objektov.

Trasa variantu C2 v 6,5 km trasy si vyžiada záber / asanáciu existujúcej transformovne (400 / 110 / 22 kV). V areáli súčasnej transformovne (s rozlohou 220 x 500 m) je navrhovaná aj MÚK R7 / I/63.

Z uvedeného vyplýva, že variant A2 je z hľadiska asanácie objektov najpriateľnejší.

Zdravotné riziká

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R7 a najmä navrhovaných protihlukových opatrení (Hluková štúdia Inžinierske služby spol. s r. o., Martin, 2012, 2013), dopravného zaťaženia a imisnej záťaže (Inžinierske služby spol. s r. o., Martin, 2012, 2013) sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života obyvateľstva dotknutého územia. Navrhované nové dopravné prepojenie bude pozitívne vplývať na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach a to i vzhľadom na súčasnú dopravnú situáciu v širšom území.

Bezpečnostné a technické riziká

K navrhovanej činnosti bolo vypracované „*Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 v susedstve areálu SLOVNAFT, a.s.*“, v rámci ktorej sú zhodnotené riziká reprezentatívnych havarijných scenárov od podnikov pôsobiacich v areáli Slovnaft, a.s.

Na základe výsledkov odborného posúdenia bolo konštatované :

- V západnej, resp. severozápadnej časti areálu Slovnaft, a.s. nie sú lokalizované žiadne také rizikové výroby a sklady, ktorých by výskyt reprezentatívnych havarijných scenárov mohol spôsobiť aj významnejšie ohrozenie blízkeho okolia, a teda aj samotnej stavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 vo variantných riešeniach A1, A2.
- Navrhované trasovanie variantov B, D a C2 rýchlostnej cesty R7 pozdĺž, resp. súbežne s východnou hranicou areálu Slovnaft, a.s. z hľadiska zákona o prevencii závažných priemyselných havárií **by jednoznačne viedlo k zvýšeniu celkového spoločenského rizika** podniku, čo nie je možné, ani v prípade celospoločensky a verejne prospešných záujmov akceptovať, keďže oba dotknuté podniky sú zaradené do kat. B podnikov v zmysle zákona o prevencii závažných priemyselných havárií a navyše ich súčasná celková (sumárna) hodnota spoločenského rizika je už nad hranicou spoločenskej prijateľnosti.
- Z hľadiska tlakových účinkov je pre varianty A1 a A2 oproti variantom B, C2, D podstatná aj tzv. „zahradenosť“ okolia. Trasovanie R7 vo variantoch B, C2 a D je také, že prípadné VCE (Vapour Cloud Explosion – Výbuch pár v oblaku) havarijné scenáre, napr. na skladových jednotkách SKP1 a SKP2 by rázovou (tlakovou) vlnou navrhovanú stavbu (variant B, D a C2) ohrozovali priamo. Príslušný priestor medzi okrajom areálu Slovnaft, a.s. a plánovanými trasami variantov B, C2 a D stavby R7 tvorí hlavne poľnohospodársky obrábaná pôda, resp. drobné – jednoduché stavby.
- Medzi výrobnými jednotkami / skladmi a navrhovanými variantnými riešeniami A1 a A2 RC R7 je prakticky súvislá priemyselná zástavba, ktorá tvorí významnú bariéru z hľadiska šírenia sa tlakovej vlny a táto „zahradenosť“ priestoru by jednoznačne viedla k významnému zníženiu tlakových účinkov na trasu variantov A1 (A2).
- Dosahy významnejších tepelných a tlakových účinkov pri vedení trasy R7 pozdĺž západnej časti areálu Slovnaft, a.s. sú menšie a aj menej pravdepodobnejšie z hľadiska vzniku spoločensky neprijateľných následkov, na rozdiel od trasy variantov B, C2 a D.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Výstavba a prevádzka líniovej stavby, vzhľadom na svoje umiestnenie a charakter, nebude produkovať emisie alebo iné vplyvy, ktoré by prispievali k diaľkovému znečisteniu alebo cezhraničnému negatívnemu vplyvu na zložky životného prostredia susedných štátov.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Vplyvy stavby na dotknuté lokality sústavy NATURA 2000 boli spracované v štúdii „Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy NATURA 2000 (EKOJET, s.r.o., 2013).

Podľa záverov štúdie navrhovaná rýchlostná cesta R7 v úseku Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz vo variante A1 a variante A2 nebude mať významný vplyv na predmet ochrany a celistvosť chránených území: Chránené vtáčie územie Dunajské luhy (SKCHVU007) a územie európskeho významu Biskupské luhy (SKUEV0295). Líniová stavba vo variantnom riešení A1 a A2 redukuje plochu biotopu Ls1.2.-91F0, čo má mierny vplyv na predmet ochrany územia európskeho významu Biskupské luhy. Redukcia plochy biotopu, populácii druhov, ako aj biodiverzity územia je málo významná. Rovnako plnenie cieľov ochrany územia nebude významne narušené a líniová stavba nespôsobí zhoršovanie stavu predmetu ochrany. Rýchlostná cesta R7 v predmetnom úseku je situovaná do okrajovej časti územia európskeho významu, mimo jeho jadrových častí, resp. zásahy do biotopov a prirodzeného vývoja druhov sú okrajové. Ovplyvnené časti nie sú zvlášť kvalitné, či jedinečné a sú bez výskytu druhov alebo biotopov, ktoré by predstavovali ohrozené alebo zanikajúce populácie alebo biotopy. Stav ochrany atakovaných biotopov sa z hľadiska priaznivosti nezmení.

Navrhovaná líniová stavba nezasahuje priamo do Chráneného vtáčieho územia Dunajské luhy (SKCHVU007).

Územie môže byť ovplyvnené len nepriamo. Významné narušenie ekologických nárokov dotknutého predmetu ochrany CHVU Dunajské luhy sa neočakáva. Z hľadiska celistvosti je predpoklad udržania kvality predmetnej lokality NATURA 2000. Z hľadiska naplňovania ekologických funkcií a obnovných schopností vo vzťahu k predmetu ochrany budú druhy a ich biotopy naďalej schopné fungovať spôsobom, ktorý je reprezentovaný aj v súčasnosti.

Trasa navrhovanej stavby vo variante B, D a C2 nezasahujú do lokalít NATURA 2000. Líniová stavba vo variante B, variante D a variante C2 je situovaná v severovýchodnej časti areálu Slovnaft, a.s. v kolízii s existujúcou hydraulickou clonou podniku Slovnaft, a.s..

Výstavbou rýchlostnej cesty v tejto lokalite by mohlo dôjsť k znefunkčneniu východnej časti hydraulickej clony podniku a k úniku voľných a rozpustených ropných látok spod areálu podniku a následne k ich transportu do CHVO Žitný ostrov vzhľadom na generálne smerovanie prúdenia podzemných vôd v smere západ – východ.

K navrhovanej činnosti bolo vypracované „Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej komunikácie R7 v susedstve areálu SLOVNAFT, a.s.“, RISK CONSULT, s.r.o., Ing. Kandráč, CSc., 2013. Predmetom odborného posúdenia bolo nájsť a zdôvodniť optimálny variant riešenia rýchlostnej cesty R7 vo väzbe na bezpečnostné aspekty a riziká v území a samotnej rizikovej technológii v areáli Slovnaft, a.s..

Na základe výsledkov odborného posúdenia bolo konštatované, že dosahy významnejších tepelných a tlakových účinkov pri vedení trasy R7 pozdĺž západnej časti areálu Slovnaft, a.s. sú menšie a aj menej pravdepodobnejšie (variant A1, resp. variant A2) z hľadiska vzniku spoločensky neprijateľných následkov, na rozdiel od trasy variantov B, C2 a D.

Navrhované trasovanie variantov B, D a C2 rýchlostnej cesty R7 súbežne s východnou hranicou areálu Slovnaft, a.s. z hľadiska zákona č. 261/200 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov by viedlo k zvýšeniu

celkového spoločenského rizika podniku, čo nie je možné ani v prípade celospoločensky a verejne prospešných záujmov akceptovať.

VI. Z Á V E R Y

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a to ak kumulatívnych a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz“, za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI. 3. záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti sa pre realizáciu odporúča variant **A2 (fialový)**.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe posúdenia kvality životného prostredia v dotknutom území a výsledkov environmentálneho hodnotenia navrhovanej činnosti s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov a pripomienky z odborného posudku, ako aj zo zhodnotenia navrhovaných opatrení, minimalizujúcich predpokladané negatívne vplyvy na životné prostredie predmetného územia sa odporúčajú nasledovné podmienky pre prípravu, realizáciu a prevádzku:

1. ÚPN mesta Bratislavy zosúladiť s vybraným variantom v časti záhradkárskej osady.
2. Ďalší stupeň projektovej dokumentácie predložiť dotknutým orgánom a organizáciám, (najmä Leteckého úradu Slovenskej republiky k vydaniu záväzného stanoviska a SLOVNAFT, a.s., prevádzkovateľovi produktovodu, banskému úradu a ďalším).
3. Rýchlostnú cestu R7 v blízkosti železničnej vlečky Slovnaftu viesť ponad železniciu a jej pripojenie na existujúcu cestu navrhnuť v dostatočnej vzdialenosti od železničného priestestia.
4. Pred začatím stavebných resp. výkopových prác je nevyhnutné priamo v teréne spresniť smerové a hĺbkové pomery produktovodného vedenia.
5. Vopred oznámiť prevádzkovateľovi začiatok stavebných prác pri vstupe do ochranného pásma produktovodu (rozumie sa vzdialenosť 300 m na obe strany od osi produktovodného potrubia) a osobitne pri priblížení sa na 10 m od miesta križovania.
6. Likvidáciu vôd z povrchového odtoku vsakom do okolitého terénu vykonávať iba za predpokladu, že tieto nebudú znečistené látkami škodiacimi vodám.
7. Proti prípadnému vsakovaniu znečisťujúcich látok do podzemných vôd použiť vhodné zábrany, napr. geotextílie.

8. Počas výstavby je potrebné zabezpečiť geologický (resp. geotechnický dozor). Ďalším technickým opatrením v závislosti od zistených inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov je zabezpečenie hydrogeologického a geotechnického (pri vysokých násypoch) monitoringu vybraných úsekov stavby.
9. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.
10. V dotknutom území aktualizovať a spresniť podľa „Informačného systému environmentálnych záťaží“, lokalizáciu environmentálnych záťaží kat. A, B a C s ich presným popisom.
11. Zvláštne a osobitné opatrenia počas výstavby, v dotyku s inžinierskymi sieťami, revíznymi šachtami a ostatnými objektmi a zariadeniami spresniť v samostatných projektových riešeniach ďalšieho stupňa projektovej prípravy (napr. problematika trvalého prístupu majiteľov a správcov inžinierskych sietí k objektom a zariadeniam počas výstavby, poloha dočasných objektov navrhovaného zariadenia staveniska voči ochranným pásmam týchto zariadení a pod.).
12. Do telesa komunikácie maximálne využiť výkopové zeminy z vlastnej stavby.
13. V km 4,7 – 6,5 rýchlostnej cesty R7 vybudovať ochranné oplotenie po oboch stranách cestného telesa.
14. V km 5,4 – 5,5 rýchlostnej cesty R7 vybudovať ekodukt.
15. Na zmiernenie dopadov hluku na telese stavby R7 osadiť protihlukové steny (typ protihlukovej steny v daných úsekoch konzultovať so ŠOP SR).
16. Navrhnuť miesto ukladania nevhodnej zeminy z výkopov po dohode so zástupcami mestských častí a podnikateľskými subjektmi.
17. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z.
18. Znížiť výmeru dočasného odňatia tak, aby líniové manipulačné plochy boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia, a aby zariadenie staveniska, skladové plochy a iné objekty stavby boli riešené alternatívne na nepoľnohospodárskych pozemkoch.
19. Dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd.
20. Minimalizovať trvalé a dočasné zábery lesných pozemkov, stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov umiestňovať tak, aby bola v čo najväčšej miere využitá plocha iných pozemkov, alebo pozemkov trvalo vyňatých z plnenia funkcií lesov, resp. poľnohospodárskej pôdy.
21. Zabezpečiť v projektovej dokumentácii podmienky, aby sa vo vybratom variante s trasou rýchlostnej cesty vedenej komplexom lesa, alebo jeho okrajom, ochranné pásmo rýchlostnej cesty neodlesňovalo v plnom rozsahu jeho možnej šírky, ale s ohľadom na vek a stabilitu lesných porastov a lesných pôd, v súlade s § 5 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov, minimalizovať šírku odlesnenia. Rozsah tejto činnosti prerokovať a dohodnúť s príslušným orgánom štátnej správy lesného hospodárstva.
22. Dočasne vyňaté lesné pozemky zrekultivovať, aby naďalej plnili pôvodné funkcie lesov. Rozsah tejto činnosti prerokovať a dohodnúť s príslušným orgánom štátnej správy lesného hospodárstva.
23. Náhradnú výsadbu alebo iné „navrhované zmierňujúce opatrenia“ z titulu zásahu do biotopov, alebo iných zložiek životného prostredia riešiť tak, aby sa tieto „opatrenia“ neumiestňovali ani nenavrhovali na existujúce lesné pozemky (z druhovaj skladby vylúčiť beztvarka krovitého (*Amorpha fruticosa*) a mechúrnik stromovitý (*Colutea arborescens*)).

24. Vybudovať ochranné opatrenia vo forme zodolnenej ochrannej steny (zodolnenie proti pretlaku minimálne 7 kPa a tepelnému toku minimálne 7 kW.m⁻²) a blokačný systém, ktorý bude napojený na systém varovania v podniku Slovnaft, a.s. a zároveň v prípade jeho uvedenia do činnosti s vydávaním varovných signálov nespôsobí na tejto rýchlostnej ceste nežiaducu kolíznú dopravnú situáciu.
25. V prípade nálezu archeologických pamiatok vykonať záchranný prieskum v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.
26. V rámci projektovej prípravy predložiť vypracovaný projekt sadových úprav na posúdenie príslušnému orgánu štátnej správy.
27. Dreviny v okolí stavby chrániť počas výstavby aj počas prevádzky v súlade s STN 83 7010 Ochrana drevín.
28. Minimalizovať státie a prejazdy motorových vozidiel na vegetačných plochách a pod korunami stromov.
29. Výrub drevín realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdnom období na základe súhlasu orgánu ochrany prírody. Ako podklad pre vydanie súhlasu na výrub drevín je potrebné vypracovať dendrologický prieskum.
30. Po ukončení stavby obnoviť vegetačné plochy aj na okolitých parcelách, ktoré boli zasiahnuté stavebnou činnosťou a zamedziť šíreniu invázných rastlín. Potrebné je tiež navrhnuť lokality náhradnej výsadby a pre výsadby použiť pôvodné druhy drevín.
31. Pre obdobie výstavby rýchlostnej cesty zostaviť „Plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do životného prostredia“ v súlade so zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách a vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z.
32. Zhotoviteľ stavby musí pre prípad mimoriadneho úniku škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia disponovať dostatočným množstvom technických a havarijných prostriedkov (sorpčné materiály).
33. Splaškové odpadové vody zo zariadenia staveniska je potrebné zachytávať a následne zabezpečiť ich likvidáciu v súlade so zákonom o vodách.
34. Stavebné dvory a depónie zeminy umiestňovať mimo poľnohospodársku pôdu alebo na pôdy s menšou kvalitou a mimo chránených oblastí.
35. Pri stavebných prácach minimalizovať vhodnými technickými a organizačnými opatreniami prašnosť a sekundárnu prašnosť z dopravy.
36. Minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov, v nevyhnutnej miere skladovanie v areáloch stavenísk zabezpečiť v uzatváratel'ných skladoch alebo stavebných silách.
37. Všetky opatrenia realizované k obmedzeniu prašnosti zaradiť do prevádzkových predpisov a oboznámiť pracovníkov s týmito opatreniami.
38. V priebehu výstavby, ako aj počas prevádzkovania rýchlostnej cesty chrániť okolitú poľnohospodársku pôdu pred poškodením a znehodnotením, hlavne zamedziť kontaminácii pôdy a horninového prostredia nebezpečnými látkami.
39. Zabezpečiť dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami ustanovené v zákone č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a jeho a vykonávacích predpisov.
40. V blízkosti obytných zón vylúčiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.
41. Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe vrátane zberu tuhých nečistôt.
42. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie popísať podrobnejšie spôsob nakladania s nebezpečnými odpadmi. Uviesť bilančné toky, jednotlivé činnosti a miesta, kde budú tieto odpady vznikať, ako a kde sa s nimi bude do času ich zhodnotenia a zneškodnenia nakladať.

43. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie uviesť zmluvné zabezpečenie s oprávnenou organizáciou, ktorá odpad prevezme už počas výstavby. Uzavrieť zmluvy o odbere produkovaných odpadov počas prevádzky s oprávnenými organizáciami.
44. Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.
45. Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdných častíc do povrchových vôd.
46. Pri zabezpečovaní materiálov z iných zdrojov maximálne využívať existujúce ložiská surovín a nové otvárať, len ak je to nevyhnutné.
47. Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného „Projektu rekultivácie“.
48. Samostatným konaním riešiť problematiku výstavbou dotknutých záhradkárov, Bratislava Vlčie Hrdlo 2-16.
49. V ďalšom povoľujúcom konaní dostatočne zhodnotiť vplyv a navrhnúť zmierňujúce opatrenia na chránené územia v plnej miere.
50. Záber plochy biotopu v území európskeho významu Biskupické luhy navrhujeme kompenzovať vysadením drevín jaseňovo-brestovo-dubového lužného lesa v páse spájajúcom navrhovaný ekodukt a územie európskeho významu Biskupické luhy.
51. Na základe Hodnotenia vplyvu stavby na územia NATURA 2000 výstavba rýchlostnej cesty R7 bude mať mierne negatívny vplyv na integritu UEV Biskupské luhy a CHVU Dunajské luhy. Výstavbou R7 bude nepriamo dotknutý vplyv na Chránené vtáčie územie Dunajské luhy pre druhy vtákov – orliak morský (zásah do potravného teritória), divé husi (zásah do potravného a odpočinkového teritória) a na územie európskeho významu Biskupské luhy Kunka červenobruchá a hraboš severský panónsky (zásahom do biotopu). Vzhľadom na celistvosť dotknutých území Biskupské luhy a Dunajské luhy, dotknuté i výstavbou D4 navrhované, zmierňujúce opatrenia pre výstavbu R7 pričleniť do stanoveného rozsahu navrhovaných kompenzačných opatrení v rámci diaľnice D4, ktoré budú vopred prerokované so ŠOP SR a s MŽP SR.
52. Pri týchto opatreniach upozorňujeme, že je ich potrebné navrhnúť tak, aby bolo preukázateľné, že na plochách, ktoré slúžia na minimalizačné opatrenia bude dlhodobo zabezpečená ochrana prírody (t.j. napríklad výkupom pozemkov do vlastníctva štátnej organizácie ochrany prírody a ak budú plochy mimo CHVÚ, tak aj ich začlenením do CHVÚ).
53. Vypracovať štúdiu, ktorá by identifikovala v dotknutých chránených územiach zasypané alebo zanesené zvyšky dunajských ramien – najmä s ohľadom na pripravované sprietočnenie Biskupického ramena a navrhla , ktoré z nich je vhodné obnovovať. Následne pri výstavbe R7 v rámci možností použiť časť materiálu (hlina, štrk) z týchto zdrojov.
54. Vykonať za účelom zmiernenia negatívnych dopadov stavby na scenériu krajiny a ako kompenzácia za výrub cca 950 ks drevín a zásah do biotopov európskeho a národného významu sú navrhované vegetačné a sadovnícke úpravy (výsadba násypov a zárezov v telese rýchlostnej cesty, úprava a výsadba priestorov križovatiek odolnejšími domácimi druhmi drevín, napr. jaseň štíhly, javor horský a poľný, breza previsnutá, hloh jednosemenný ...).
55. Počas výstavby rýchlostnej cesty R7 dôjde na viacerých miestach k obnaženiu pôdneho substrátu (výkopy, navážky, zničenie vegetácie prejazdom nákladných áut ...) Obnažené miesta sú ideálnym priestorom pre rozširovanie invázných druhov rastlín. Preto bude potrebné operatívne zamedziť ich šíreniu na základe pokynov environmentálneho dozoru.

56. Doriešiť s firmou BRATISLAVA FREIGHT VILLAGE, a.s., Bratislava požiadavku vytvorenia predpokladov pre napojenie nového prístavu Vlčie hrdlo na rýchlostnú cestu R7. Subjekt naďalej trvá na tom, aby bol odstránený vznikajúci rozpor medzi platným Územným plánom Hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov, a posudzovaným zámerom rýchlostnej cesty R7 a žiada, aby do technickej štúdie rýchlostnej cesty R7 boli mimoúrovňové križovatkové uzly navrhnuté a schválené v platnom Územnom pláne Bratislavy doplnené. (Bez napojenia navrhovanej zbernej komunikácie nového prístavu Vlčie hrdlo na pripravovanú rýchlostnú cestu R7 prostredníctvom navrhnutých mimoúrovňových križovatiek je riešenie dopravnej obslužnosti územia Vlčieho hrdla pri výstavbe nového prístavu výrazne obmedzené a skomplikované.) Podľa technického riešenia v TŠ a v správe o hodnotení bola ponechaná územná rezerva na výstavbu križovatky napojenia nového prístavu Vlčie hrdlo na rýchlostnú cestu R7.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania, alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona na základe výsledkov procesu posudzovania, informácií uvedených v správe o hodnotení stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, výsledku verejného prerokovania s občanmi dotknutého územia, príslušných právnych predpisov a noriem, vypracovaného odborného posudku, doplňujúcich informácií poskytnutých navrhovateľom a odborných podkladov :

- Zámer spracovaný podľa zák. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP.
- Správa o hodnotení spracovaná podľa zák. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP. s prílohami: Priečny rez navrhovanou činnosťou, Vizualizácie, emisná štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., 2013, Hluková štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., 2013, Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 v susedstve areálu Slovnaft, a.s., RISK CONSULT, s.r.o., 2013, Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy NATURA 2000, EKOJET, s.r.o., 2013, Zápis z pracovného rokovania zo dňa 30.5.2013, Mapová dokumentácia.
- Technická štúdia Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec– Bratislava Prievoz (Stráský, Hustý a partneri s.r.o., Brno, 03/2012), ktorá obsahuje : Dopravno-inžiniersky prieskum, Inžinierskogeologickú štúdiu, Hlukovú štúdiu, Emisnú štúdiu, Výpočty smerového a výškového vedenia trás variantov, Seizmický prieskum, Pyrotechnický prieskum, Archeologický prieskum, Vizualizácie R7, Štúdiu ekologickej záťaže a Štúdiu rizík.
- Technická štúdia Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec– Bratislava Prievoz, Prepojenie variantu D-R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz a variantu C-R7 Bratislava – Dunajská Lužná, (Stráský, Hustý a partneri s.r.o., Brno, 05/2013).

Pripomienky v stanoviskách od dotknutých subjektov boli analyzované. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení a do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

Pri odporúčaní navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické a prírodné prostredie (aj chránené územia), ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Celkovo bolo na MŽP SR doručených pätnásť písomných stanovísk od zástupcov zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávnych orgánov a jeden záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti. V šiestich stanoviskách orgánov verejnej správy sa uvádzajú odborné a legislatívne požiadavky, ktoré je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. V pätnástich stanoviskách orgánov verejnej správy sa odporúča k realizácii

variant A2. Variant A1 získal šesť odporúčaní a varianty C2 a D získali jedno odporúčanie. Deväť stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok.

Zo strany verejnosti bolo k navrhovanej činnosti na MŽP SR doručených v lehote stanovenej podľa § 35 zákona osem stanovísk verejnosti a mimovládnych organizácií podporujúcich ochranu životného prostredia.

V štyroch stanoviskách verejnosti sa odporúča k realizácii variant A2. Variant A1 bol odporúčaný trikrát a varianty B, D, C2 získali dve odporúčanie.

V jednom stanovisku fyzickej osoby (p. Klára Hornišová) je vyjadrený nesúhlas s navrhovanou činnosťou.

Na základe priebehu a výsledkov verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, **že verejnosť nemá námietky k realizácii navrhovanej činnosti**. Samostatne záhradkári budú oslovení až v územnom konaní (tzn. neskôr).

Mestská časť Bratislava-Ružinov konštatuje, že navrhovaná činnosť je v súlade s platným Územným plánom hl. m. Bratislavy vo variantoch A1 a A2.

Stanoviská spoločností SOS/BirdLife Slovensko (číslo 503/2013/JR, zo dňa 18.7.2013) a BROZ (zo dňa 18.7.2013) - v nich sa citované spoločnosti vyjadrili k hodnotenej činnosti: „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Kelelec – Bratislava Prievoz“.

K ich pripomienkam sa vyjadril spracovateľ dokumentácie EKOJET, s.r.o., Bratislava:

Stanovisko SOS/BirdLife Slovensko:

Pripomienka 1: Umiestnenie ekoduktu pri variante A2 v km 5,4 pokladáme za správne vybrané, rovnako ako jeho parametre. Okrem toho, až po tento ekodukt, je od km 4,35 navrhnuté vybudovanie presklenej protihlukovej steny. Upozorňujeme na to, že je potrebné v takomto prípade materiál na túto stenu vybrať tak, aby nedochádzalo k zvýšeniu mortality vtáctva.

Odpoveď 1: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie, tak aby nedochádzalo k zvýšeniu mortality populácie vtáčích druhov.

Pripomienka 2: Popri bezprostredných dopadoch a zasadení do krajiny je potrebné myslieť aj na širšie dopady. Pri realizácii variantu A2 na úseku Bratislava-Kelelec – Bratislava-Prievoz bude potrebných 566 000 m³ štrku. Pre samotnú R7 od križovatky Kelelec po Dunajskú Lužnú, pre preložky a úpravy ciest a poľných a účelových ciest na tomto úseku je potrebných ďalších 696 000 m³. Spolu tak na tieto dva úseky, ktoré sa budú musieť stavať súčasne je to 1 262 000 m³. Nie je pritom určené odkiaľ sa bude štrk dovážať.

Odpoveď 2: V správe o hodnotení na str. 80 konštatujeme, že výstavbou navrhovanej činnosti nebude dochádzať k otváraniu nových ložísk v širšom okolí hodnoteného územia, ale navrhujeme využívať existujúce ložiská, ktoré sú lokalizované mimo chránených území. Otvorenie nového ložiska bude podliehať posúdeniu vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v samostatnom konaní. Otvorenie nového ložiska podlieha aj konaniu v zmysle zákona 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva v znení neskorších predpisov. Ide o tzv. banský zákon, ktorý upravuje ďalší postup vo vzťahu k uvedenej pripomienke. Ložiská nerastných surovín využiteľné pre navrhovanú stavbu sú uvedené na str. 32.

Pripomienka 3: Samotná stavba R7 podľa hodnotenia spôsobí len mierne negatívny vplyv na orliaka morského a na husi. Napriek nižšie uvedeným chybám s týmto hodnotením možno

súhlasit' na tomto úseku aj na základe údajov, ktoré sú nám z tohto územia známe. Problémom by však mohla byť súvisiaca výstavba, ktorú by stavba R7 a priľahlej D4 mohla pritiahnuť a to napríklad rôzne logistické centrá a priemyselné parky. V takomto prípade by mohlo dochádzať k väčšiemu záberu potravných biotopov husí a orliakov morských a dopad by aj v prípade R7 Bratislava - Keletec – Bratislava - Prievoz mal byť klasifikovaný ako významne negatívny.

Odpoveď 3: Miera zastavania okolia navrhovanej činnosti je daná platným územným plánom mesta a samosprávneho kraja, výrezy sú uvedené na str. 60 a 61 správy o hodnotení. Obe dokumentácie sú záväzné a prešli procesom SEA. V prípade, že by došlo k výstavbe nových stavieb musia prejsť procesom EIA, ktorého súčasťou je aj hodnotenie na územia NATURA 2000. Teda pripomienku bude možné uplatniť pre nové činnosti v samostatnom konaní pre príslušnú stavbu.

Navrhovaná činnosť je vo variantoch A1 a A2 v súlade s územným plánom.

Podľa územného plánu Mesta Bratislava, str. 61 správy o hodnotení, je územie medzi navrhovanou rýchlostnou cestou a územím NATURA 2000 navrhnuté na zalesnenie – platnosť územného plánu je od roku 2007, teda táto požiadavka je splnená už v súčasnosti.

Pripomienka 4: Z postupu pri predloženom hodnotení vplyvov v chránenom vtáčom území však nie je zrejmé či je len zhoda okolností, že významnosť vplyvov na tomto úseku vychádza rovnako ako naznačujú naše údaje. Spracovatelia hodnotenia vplyvov totiž podľa zoznamu literatúry vychádzali z literatúry 10 – 30 rokov starej čo sa výskytu vtáctva týka. Územie CHVÚ Dunajské luhy pritom patrí medzi najlepšie prebádané na Slovensku, a tak trochu prekvapuje krátky zoznam literárnych zdrojov a zdrojov údajov. Pri tomto slabom zapracovaní dostupných údajov potom neprekvapí, že stav zimujúcej populácie husí je hodnotený ako dobrý (tabuľka 32), pritom reálne dnes nie je ani priemerný, ale je nepriaznivý v dôsledku niekoľkoročného poklesu. Výsledkom takéhoto slabého spracovania sú potom rôzne nezmyselné a nepravdivé tvrdenia v hodnotení vplyvov na územia sústavy NATURA 2000. Obdobne vidíme ako problematické aj zhodnotenie našich pripomienok v samotnej správe o hodnotení, kde sa na strane 76 mylne vkladá naša pripomienka o tom, že trasa R7 nezasiahne do hniezdiska orliaka morského.

Odpoveď 4: Pri transfere bádateľských výstupov do oblasti odborného spracovania sa postupuje v zmysle vedeckých a citačných databáz k daným druhom a územiám. Pri spracovaní hodnotenia sa postupovalo podľa štandardných dátových formulárov NATURA 2000 v rámci IS EEA, kde sú „sporné“ literárne zdroje neoddeliteľnou súčasťou.

V doporučenej databáze aves.vtaky.sk výrazne absentuje grafická a geografická interpretácia areálov rozšírenia daných druhov. Vo verejne dostupných databázach sa viac-menej nachádza len bodový výskyt bez ďalšej hierarchickej interpretácie rozptylu do krajinného priestoru. Pre akékoľvek ďalšie riešenie konfliktov záujmov vyplývajúcich zo stretu biotickej a socioekonomickej sféry, by bolo dobré do príslušných databáz doplniť aj informácie interpretačného, evalvačného a propozičného charakteru. Vážime si vykonanú prácu SOS/BirdLife Slovensko pri mapovaní predmetného územia, a v prípade akejkoľvek prestavby ich informačného systému aves.vtaky.sk radi ponúkneme naše odborné kapacity.

Pri hodnotení sme vychádzali z verifikovaných údajov, ktoré prešli oponentúrou, ako aj terénnym prieskumom v danej lokalite. O údaje sme požiadali aj ŠOP SR - pracovisko Bratislava.

V reakcii na nedostatok chceme zdôrazniť, že navrhovaná činnosť prechádza silne urbanizovaným typom krajiny, kde jej vplyvy nie sú nové. Preto sa uvedený druh, už v súčasnosti nachádza vo vzdialenejších lokalitách od riešeného územia.

Zároveň potvrdzujeme, že po naštudovaní údajov z databáz SOS/BirdLife Slovensko, potvrdzujeme naše hodnotenia Natura 2000 v dotknutom území.

Konštatovanie: Celkovo však so závermi správy o hodnotení, ktoré odporúča výber variantu A2 pre ďalšiu realizáciu súhlasíme.

Odpoveď: Akceptujeme a dodávame, že správa o hodnotení preukázala, že navrhovaná činnosť nenarušuje priaznivý stav predmetu ochrany v územiach NATURA 2000. Správa a stanoviská k nej od samosprávy potvrdzujú verejný záujem jej realizácie, vrátane sociálnych a ekonomických dôvodov.

Stanovisko BROZ (Bratislavské regionálne ochranárske združenie):

Pripomienka 1: Záber plochy a biotopu v území európskeho významu Biskupické lúhy navrhujeme kompenzovať vysadením drevín jaseňovo-brestovo-dubového lužného lesa v páse spájajúcom navrhovaný ekodukt a územie európskeho významu Biskupické lúhy.

Odpoveď 1: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie.

Pripomienka 2: Vplyv na Chránené vtáčie územie Dunajské lúhy (znehodnotenie okrajových častí územia, ktoré po výstavbe R7 zostanú menej atraktívne ako hniezdiská a loviská pre niektoré kritériové druhy vtákov – haja tmavá, bocian čierny, orliak morský, kaňa močiarna, zimujúce a migrujúce husi) navrhujeme kompenzovať rozšírením kompenzačných opatrení navrhovaných pre pokračovanie R7 a D4, t.j. vytvorením náhradných biotopov v priestore medzi CHVÚ a navrhovanou R7 a ich neskorším pričlenením k CHVÚ.

Odpoveď 2: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie, územný plán Mesta Bratislava z roku 2007 už takéto riešenie aj navrhuje.

Zároveň upozorňujeme, že pôjde o zmierňujúce opatrenia, keďže kompenzačné opatrenia sa navrhujú v prípade, že bude identifikovaný významný nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality Natura 2000.

Zároveň plochy náhradných biotopov by sa nemali prekryvať s plochami, ktoré sa mali vytvoriť v rámci riešenia projektu: Ochrana populácií ohrozených druhov vtáctva v prirodzených biotopoch vnútrozemskej delty Dunaja, Ochrana vtáctva Podunajska, LIFE07 NAT/SK/000707,

http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=3355.

Navrhujeme realizovať 3násobnú plochu zabratých biotopov.

Pripomienka 3: Požadujeme vypracovať štúdiu, ktorá by identifikovala v dotknutých chránených územiach zasypané alebo zanesené zbytky dunajských ramien – najmä s ohľadom na pripravované sprietočnenie Biskupického ramena, a navrhla, ktoré z nich je vhodné obnovovať. Následne pri výstavbe R7 v rámci možnosti použiť časť materiálu (hlina, štrk) z týchto zdrojov.

Odpoveď 3: Uvedenú pripomienku navrhujeme neakceptovať, z dôvodu, že je neprimeraná, navrhovaná stavba je realizovaná v násype, bez významných vplyvov na režim prúdenia podzemnej vody. Pripomienka sa prekryva s požiadavkami, ktoré mali byť realizované v rámci projektu: LIFE07 NAT/SK/000707.

Ide o požiadavku, ktorá nesúvisí s navrhovanou stavbou a nebola posudzovaná.

Tažba nerastných surovín v územiach Natura 2000 podlieha posudzovaniu vplyvov, naturovému hodnoteniu a až po kladnom ukončení týchto procesov je možné požiadať Banský úrad o povolenie. Proces by mal iniciovať vlastník pozemkov, alebo správca toku, lebo on je potencionálnym žiadateľom o povolenie ťažby, resp. vydanie územného rozhodnutia.

Takáto činnosť by si vyžadovala aj výnimky pre chránené druhy v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody v znení neskorších predpisov.

Domnievame sa, že v prípade jeho realizácie budú prevažovať negatíva nad pozitívami.

Pripomienka 4: Medzi km 4,7 – 6,5 je navrhované ochranné oplotenie po oboch stranách cestného telesa a vybudovanie ekoduktu, nakoľko navrhovaná trasa R7 v týchto miestach pretína migračný koridor zverí. Parametre a trasovanie ekoduktu sú vhodne vybraté. Na zmiernenie dopadov hluku sú na telese stavby R7 navrhnuté presklené protihlukové steny v dĺžke 4,615 m. Nakoľko pri migrácii vtáctva dochádza k častému úhynu nárazmi do sklenených bariér, navrhujeme použiť sklo s pásikmi, ktoré má väčšiu účinnosť ako sklo so siluetami dravcov.

Odpoveď 4: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie tak, aby nedochádzalo zvýšeniu mortality populácie vtáčích druhov.

Pripomienka 5: Za účelom zmiernenia negatívnych dopadov stavby na scenériu krajiny a ako kompenzácia za výrub cca 950 ks drevín a zásah do biotopov európskeho a národného významu sú navrhované vegetačné a sadovnícke úpravy (výsadba násypov a zárezov v telese cesty, úprava a výsadba priestorov križovatiek odolnejšími domácimi druhmi drevín, napr. jaseň štíhly, javor horský a poľný, breza previsnutá, hloh jednosemenný...). Nemôžeme však súhlasiť s výsadbou beztvorca krovitého (*Amorpha fruticosa*) a mechúrnik stromovitého (*Colutea arborescens*), nakoľko tieto druhy nie sú naše domáce. Okrem toho beztvorec krovitý sa správa invázne a na iných lokalitách sa masívne rozširuje z vegetačných úprav popri cestách do lužných lesov. Na stránke Štátnej ochrany prírody SR (<http://www.sopsr.sk/publikacie/invazne/index.php?id=propagacne>) sa nachádza zoznam druhov rastlín, ktoré sa na našom území správajú invázne. Keďže v tesnom dotyku s plánovanou výstavbou R7 sa nachádzajú chránené územia a vzácne biotopy európskeho a národného významu, je úplne nevhodné vysádzať invázne druhy v ich blízkosti. Preto navrhujeme pri realizácii vegetačných úprav použiť na výsadbu len domáce druhy stromov a krov a konzultovať ich výber s odborníkom zo Štátnej ochrany prírody SR.

Odpoveď 5: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie tak, aby nedochádzalo k priamemu aj nepriamemu rozširovaniu invázných druhov rastlín.

Pripomienka 6: Počas výstavby cesty R7 dôjde na viacerých miestach k obnaženiu pôdneho substrátu (výkopy, navážky, zničenie vegetácie prejazdom nákladných áut...). Obnažené miesta sú ideálnym priestorom pre rozširovanie invázných druhov rastlín. Preto bude veľmi dôležitým opatrením zamedzenie ich šírenia výsevom trávnych zmesí a výsadbou domácich druhov drevín.

Odpoveď 6: Akceptovateľné s následným zapracovaním do príslušnej dokumentácie tak, aby nedochádzalo k priamemu aj nepriamemu rozširovaniu invázných druhov rastlín.

Vyhodnotenie variantov riešenia činnosti

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná v piatich variantoch v súlade s rozsahom hodnotenia, určeným MŽP podľa § 30 zákona zo dňa 21.05.2012 vo variantných riešeniach :

- Nulový variant - stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila.
- Varianty posudzované v zámere – variant A1 – (červený), variant A2 - (fialový), variant B – (modrý) a variant D – (zelený).

- Variant začínajúci križovaním D4 a cesty I/63 s pokračovaním SZ smerom s napojením na variant D, príp. C – nový variant prepájajúci variant D – (zelený) posudzovaný v zámere a variant C – (zelený) posudzovaný v rámci stavby: „Rýchlostná cesta R7 Bratislava - Dunajská Lužná“ označený ako C2.
- Okrem týchto variantov bol v predloženej správe o hodnotení posudzovaný aj variant nulový, t.j. stav, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Jednotlivé varianty boli vyhodnotené z hľadiska vplyvov na životné prostredie, so zohľadnením ich ekonomických a technických ukazovateľov, v rozsahu stanovenom zákonom. Hodnotenie variantných riešení bolo vykonané podľa 22 kritérií a z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopadu na obyvateľstvo dotknutých sídelných útvarov.

Pre porovnanie posudzovaných variantov navrhovanej činnosti bola použitá metóda multikriteriálneho hodnotenia. Varianty boli porovnávané z hľadiska kritérií :

- | | |
|--|---|
| 1. Investičné náklady | 12. Súlad s ÚPD dotknutých obcí |
| 2. Dĺžka trasy | 13. Prechod cez lokality rekultivovaných environmentálnych záťaží |
| 3. Technická náročnosť stavby – dĺžka mostov | 14. Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy |
| 4. Technická náročnosť stavby – zemné práce | 15. Trvalý záber lesnej pôdy |
| 5. Regionálne dopravné vzťahy | 16. Ohrozenie povrchových vôd |
| 6. Asanácia objektov | 17. Ohrozenie zásob podzemných vôd |
| 7. Hlukové zaťaženie obyvateľstva | 18. Zmena krajinného obrazu |
| 8. Imisné zaťaženie obyvateľstva | 19. Zásah do prvkov ÚSES |
| 9. Zásah do urbanizovaného prostredia | 20. Zásah do chránených území |
| 10. Zásah do technickej infraštruktúry | 21. Zásah do prvkov NATURA 2000 |
| 11. Zásah do ochranných pásiem ropovodov | 22. Zásah do prvkov RAMSAR |

Z porovnania variantov a stanovenia ich váh je zrejmé, že najdôležitejšími kritériami na výber optimálneho variantu bol zásah do chránených území a prvkov, zmena krajinného obrazu, ohrozenie zásob podzemných vôd, ohrozenie povrchových vôd, trvalý záber lesných pozemkov, trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a ďalšie. Pre stanovenie váh jednotlivých kritérií spracovateľ správy o hodnotení použil metóda známkovaciu a do procesu stanovenia váh zapojil odbornú a laickú verejnosť, ako aj občanov z hodnoteného územia.

Poradie variantných riešení podľa výsledkov multikriteriálneho hodnotenia pre rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz :

- Poradie 1. Variant A 2 (fialový)
- Poradie 2. Variant A1 (červený)
- Poradie 3. Variant C2 (oranžový)
- Poradie 4. Variant D (zelený)
- Poradie 5. Variant B (modrý)

Z výsledkov porovnania vyplýva, že variant A 2 má tieto výhody:

- najkratšia trasa rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku,
- najnižšie investičné náklady,
- najmenšia dĺžka protihlukových stien,
- súlad s ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja,

- súlad s ÚPD hl. mesta SR Bratislavy,
- nižší záber poľnohospodárskej pôdy oproti variantom B a D,
- prijateľnejší koridor z pohľadu scenérie krajiny,
- oproti variantom B, D a C2 prevezme väčšiu časť dopravy z existujúcej cestnej siete (I/63, Slovnaftská ul.),
- z pohľadu bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky stavby je lepším a optimálnejším riešením vedenia koridoru líniovej stavby (oproti variantom B, D a C2 - pri ktorých (východne od Slovnaftu) by sa ich realizáciou narušila hydraulická clona.
- Prevencia závažných priemyselných havárií (PZPH) – výbuch v prípade RL v areáli Slovnaftu je reálnym nebezpečenstvom. OP Slovnaftu – varianty A1 a A2 sú ďalej od výbušných prevádzok.
- NATURA 2000 (tabuľka) – v území sú napr. kunka (žaba) a hraboš – očakáva sa mierny vplyv, orliak morský, hus divá – mierny vplyv
Trasa ide mimo neho – vplyv hluku a osvetlenie z áut. var. A1 a A2 – trasovanie nebude
- mať zásadný negatívny vplyv na tieto územia. Ochrana území NATURA 2000 – pri západnom okraji v kontakte s úz. NATURA 2000 sa plánuje protihluková stena a ekodukt.
- Výrez z ÚPD (záväznej) – platný ÚPN mesta 2007 (v znení ZaD) má západné trasovanie; ÚPN mesta prešiel aj procesom SEA (podľa zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie).

Nevýhody variantu A2 sú nasledovné:

- najvyšší záber lesnej pôdy v riešenom území,
- trasa vedená cez okrajovú časť navrhovaného chráneného územia SKUEV0295 Biskupické luhy v dĺžke cca 130 m,
- vyššia technická náročnosť stavby,
- najväčšia dĺžka mostných objektov.

Navrhované varianty boli hodnotené v štúdiách, ktoré tvoria prílohu správy o hodnotení:

- Emisná štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., 2013
- Hluková štúdia, Inžinierske služby, s.r.o., 2013
- Odborné posúdenie a zhodnotenie bezpečnostných aspektov a rizík výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 v susedstve areálu Slovnaft, a.s., RISK CONSULT, s.r.o., 2013
- Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy NATURA 2000, EKOJET, s.r.o., 2013

V rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Záver

Z výsledkov posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase. Potenciálne nepriaznivé vplyvy môžu byť eliminované preventívnymi ochrannými opatreniami. Z hľadiska možného rizika je za nepriaznivý vplyv považované potenciálne ohrozenie kvality ovzdušia, pôdy, biotopov, podzemných a povrchových vôd v prípadoch nepredvídaných udalostí (havarijné situácie, únik nebezpečných látok do nezabezpečeného prostredia a pod). Predchádzanie, zabránenie, eliminácia a zneškodnenie možných dôsledkov havárií bude predmetom riešení a opatrení v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ako aj havarijných a prevádzkových plánov.

Identifikované vplyvy dosahujú úroveň akceptovateľných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré je možné zmierniť vhodnými technickými alebo organizačnými opatreniami.

Odporúčenie realizácie navrhovanej činnosti možno odôvodniť aj nasledovnými skutočnosťami :

- Navrhovaná líniová stavba je v súlade so strategickými dokumentmi na regionálnej a miestnej úrovni.
- Navrhovaná činnosť je v súlade s ÚPN mesta Bratislava
- Po vyhodnotení zásahov jednotlivých variantov do sústavy vrtov a funkčnosti systému hydraulická ochrana podzemných vôd – HOPV, Slovnafť konštatuje neprijateľnosť variantov B, C2 a D, pretože ich realizáciou bude znemožnené prevádzka objektov v severnej časti vonkajšej línie HC.
- Pretože systém HOPV zohráva rozhodujúcu úlohu pri ochrane zásob podzemných vôd CHVO Žitný ostrov, odporúča sa realizovať varianty A1, resp. A2, ktoré na prevádzku tohto systému nemajú žiadny podstatný vplyv.
- Zvýši sa bezpečnosť a plynulosť dopravy na vstupe do hl. mesta SR Bratislavy a odľahčí sa doprava v smere k Prístavnému mostu a k mostu Apollo.
- Navrhovaná líniová stavba významne neovplyvní záujmové územia ochrany prírody a krajiny.
- Realizáciou navrhovanej činnosti sa dosiahne zmiernenie negatívnych dopadov automobilovej dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie.
- Celkové technické riešenie a projektované parametre sú navrhnuté s vedomím minimalizácie vplyvu na životné prostredie, pričom sú zohľadnené všetky platné právne predpisy.
- Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k prekročeniu environmentálnych noriem kvality životného prostredia.

Z hľadiska technického a technologického posúdenia predmetnej činnosti zainteresované subjekty procesu posudzovania prezentovali súhlasné stanoviská k realizácii navrhovanej činnosti s určitými pripomienkami. Pripomienky všetkých orgánov zúčastnených na posudzovaní, sú zohľadnené v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení zámere a posudku, vypracovaného odborne spôsobilou osobou. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v odporúčanom variante, ak budú splnené opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov a za vykonania štandardných opatrení počas výstavby a prevádzky líniovej stavby.

Priaznivé vplyvy

Medzi pozitívne vplyvy realizácie navrhovanej činnosti :

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

Z hľadiska účelu navrhovanej činnosti a jej celospoločenského významu možno konštatovať, že pozitívny prínos výstavby líniovej stavby podstatne prevýši prípadné negatívne vplyvy.

Nový koridor R7 v predmetnom úseku preberie značnú časť dopravy z existujúcej cesty I/63, čím dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy na vstupe do hl. mesta SR Bratislavy. Stavba prispeje k významnému odľahčeniu dopravy, resp. zníženiu prejazdov v smere k Prístavnému mostu a k mostu Apollo.

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako aj stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov sa odporúča realizácia výstavby úseku rýchlostnej cesty R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz vo variantnom riešení označenom ako variant A2 (fialový).

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Účelom monitorovacieho a informačného systému je získať vlastným sledovaním a preberaním z jestvujúcich informačných zdrojov údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a tieto získané informácie spracovávať.

Pre overenie miery súladu medzi skutočnými a predpokladanými vplyvmi činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia sa navrhuje nasledujúci rozsah poprojektovej analýzy:

1. Zabezpečiť pravidelné odborné porovnanie všetkých predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti so skutočným stavom a to v rozsahu a lehotách, určených príslušným povoľujúcim orgánom. V prípade zistenia negatívnych odchýlok od predpokladaného stavu, zabezpečiť realizáciu opatrení, aby podmienky určené pri povoľovaní konaní a stanovené v rozhodnutí boli splnené.
2. Navrhnuť kontrolu dodržiavania stanovených podmienok monitorovania určených a schválených v rámci ďalšieho procesu povoľovania stavby.
3. Kontrolovať dodržiavanie podmienok stavebného a kolaudačného rozhodnutia počas výstavby a prevádzky podľa právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a organizácií.
4. Vykonávať školenia pracovníkov so zameraním na manipuláciu s odpadmi a na riešenie havarijných situácií a mimoriadnych stavov.
5. Zabezpečiť pri výstavbe a prevádzke navrhovanej činnosti podmienky ochrany zdravia pri práci a požiaro-bezpečnostné podmienky.

Zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy ako interaktívneho procesu charakterizovaného spätnou väzbou a prispôsobujúceho sa meniacej situácii v súlade s dosiahnutými poznatkami v pravidelných intervaloch, najmenej však v intervale ktorý určí v rozhodnutí príslušný štátny orgán.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania, podľa § 39 ods. 3 zákona, je navrhovateľ povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti. V rozhodnutí o povolení na užívanie stavby podľa zákona č.50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), by mal povoľujúci orgán na túto povinnosť navrhovateľa upozorniť.

6. Upozornenie pre povoľujúci orgán

V následných konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov začatých po 30. 4. 2010 podľa ust. § 24a), ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 145/2010 Z. z., majú postavenie účastníka konania verejnosť, vrátane fyzických osôb, ktoré podali písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5, § 35 ods. 3 zákona, z ktorých vyplýva ich záujem na rozhodnutí.

Zainteresovaná verejnosť má podľa §27a - právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti, vrátane podania písomného stanoviska podľa § 23 ods. 4, § 35 ods. 2 a 3, účasti na následnom povoľovacom konaní pri splnení podmienok stanovených v § 24a až § 27, na predloženie pripomienok podľa § 30 ods. 5, účasti na konzultáciách a práva účasti na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti.

K zámeru, rozsahu hodnotenia a správe o hodnotení sa vyjadrili tieto fyzické a právnické subjekty:

1. Ing. Eva Takáčová, Stromová 3, 900 42 Dunajská Lužná
2. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
3. SPARKS, s.r.o., Gagarinova 7/a, 821 03 Bratislava
4. SOS/BirdLife Slovensko, Mlynské Nivy 41, 821 09 Bratislava
5. Úsvit pri Dunaji, PD – Dunajská Lužná, Košariská 192/42, 900 42 Dunajská Lužná
6. Jana Turanská, Čiližská 6, 821 07 Bratislava
7. Ing. Oldřich Michera, CSc., Perlitová 1804/20, 140 00 Praha 4, ČR
8. SLOVNAFT, a.s., Vlčie hrdlo 1, 824 12 Bratislava
9. Bratislava Freight Village, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava
10. GEOtest, Bratislava, spol. s r.o., Stavbárska 27, P. O. Box 4, 820 08 Bratislava
11. Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Godrova 3/b, 811 06 Bratislava
Záhradkárska osada Bratislava, Vlčie Hrdlo 2-16
12. Martina Dobiášová, Nové Záhrady VII/18, 821 05 Bratislava
13. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
14. Obec Dunajská Lužná, Jánošíkovská 466/7, 900 42 Dunajská Lužná

6.1 Platnosť záverečného stanoviska

Platnosť záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení, alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov (napr. stavebný zákon).

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava
so sídlom v Bratislave

2. Potvrdenie správnosti údajov

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 18. 11. 2013