

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

k dokumentácii na územné rozhodnutie (DÚR)

stavby:

Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ VEREJNEJ PRÁCI	3
1.1. Stavba:	3
1.2. Objednávateľ:	3
1.3. Zhotoviteľ:	3
1.4. Predchádzajúce dokumentácie stavieb:	3
2. ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE	4
2.1. Z pohľadu stratégie rozvoja Slovenska	4
2.2. Z pohľadu medzinárodných zmlúv	4
2.3. Z pohľadu koncepcie územného rozvoja SR (KÚRS) a koncepciou rozvoja diaľničnej siete	5
2.4. Z pohľadu podmienok územnoplánovacej dokumentácie VÚC a ÚP obcí	5
2.5. Z pohľadu záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti	7
2.6. Z pohľadu prerokovania dokumentácie a záverov z rokovaní	9
2.7. Z pohľadu dopravného- výkonnostných požiadaviek	9
2.8. Z dopravného - ekonomického hľadiska	10
2.9. Z pohľadu odstránenia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie	10
2.10. Význam stavby z pohľadu z medzinárodných, regionálnych alebo miestnych hľadísk	11
2.11. Umiestnenie stavby z hľadiska vplyvov na životné prostredie a požiadaviek na odňatie pozemkov z poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu.	11
3. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU	11
3.1. Stručný popis stavby	11
3.2. Variantné riešenia	13
3.3. Stručná charakteristika územia	14
Z hľadiska dopravnej obslužnosti	14
Z hľadiska sociodemografickej charakteristiky územia	16
Kultúrohistorické pamiatky	17
Z hľadiska archeologických lokalít	18
Z hľadiska krajiny a geomorfologického členenia	18
Z hľadiska klimatických pomerov	19
Z hľadiska geodynamických javov	20
Z hľadiska seizmicity územia	20
Z hľadiska geologickej stavby územia	20
Z hľadiska inžiniersko geologických pomerov	21
Z hľadiska Hydrogeologickej charakteristiky	23
Z hľadiska ložísk nerastných surovín	24
Z hľadiska fyzikálno mechanických vlastností zemín	25
Z hľadiska koróznej agresivity prostredia	27
Z hľadiska vodohospodársky chránených území	28
Z hľadiska ochranných pásiem vodárenských zdrojov	28
Z hľadiska biotopy národného a európskeho významu	28
Z hľadiska migračných ciest živočíchov	29
Z hľadiska chránených území prírody a krajiny	30
Z pohľadu chránených stromov	31
Z pohľadu chránených druhov	31
Z pohľadu zemného systému ekologickej stability (ÚSES)	31
3.4. Zdôvodnenie navrhovanej verejnej práce (stavby)	32
4. KLASIFIKÁCIA STAVBY (VEREJNEJ PRÁCE)	32
5. ČLENENIE STAVBY	32
5.1. Na stavebné objekty, Technické zariadenia a prevádzkové súbory	32
Objektová skladba zoradená podľa správcov (v abecednom poradí)	36
5.2. Samostatne prevádzkovateľné časti	39

5.3.	Etapy výstavby	39
5.4.	Členenie objektovej skladby podľa navrhovaných úsekov ,resp. etáp výstavby	39
6.	SÚHRNNÝ PREHĽAD A ZDÔVODNENIE	39
6.1.	Požiadavky na vyvolané investície.....	39
6.2.	Zabezpečenie hlavných surovín a materiálov a energií	41
6.3.	Zabezpečenie celkového počtu pracovníkov a ich prípravy.....	43
6.4.	Likvidácia prevádzok, objektov a zariadení v súvislosti s navrhovanou verejnou prácou.....	43
7.	VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY	43
7.1.	Na okolitú zástavbu	43
7.2.	Na inžinierske siete	43
7.3.	Na rozostavané a pripravované nadväzujúce úseky.....	43
7.4.	Na príslušnú cestnú sieť.....	44
7.5.	Koordinácia so zámermi iných investorov (stavebníkov).....	44
8.	SÚLAD S MEDZINÁRODNÝMI ZMLUVAMI	44
9.	SÚLAD S KONCEPCIOU ÚZEMNÉHO ROZVOJA SLOVENSKA.....	44
10.	SÚLAD SO ZÁKLADNÝMI PROGRAMOVÝMI DOKUMENTAMI PODPORY REGIONÁLNEHO ROZVOJA	44
11.	SÚLAD S KONCEPCIOU ROZVOJA ODVETVIA.....	44
12.	SÚLAD S PODMIENKAMI ÚZEMNOPLÁNOVACEJ DOKUMENTÁCIE	44
	Príloha č.1	45
	Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v záverečnom stanovisku MŽP SR	45

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ VEREJNEJ PRÁCI

1.1. Stavba:

Názov stavby:	Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar
Miesto stavby:	okres Dunajská Streda, Trnavský samosprávny kraj
Katastrálne územie (Obec):	k.ú. Kostolné Kračany (obec Kostolné Kračany), k.ú. Mliečany (mesto Dunajská Streda) , Nekyje na Ostrove (obec Vrakúň), k.ú. Líder Tejed , Pódafa, Čenkesfa (obec Povoda), Hed'beneéte (obec Kútniky), k.ú Dolný Bar (obec Dolný Bar)
Druh stavby:	Novostavba
Kategória cesty:	R 24,5/120
Druh cesty:	Rýchlostná cesta

1.2. Objednávateľ:

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

1.3. Zhotoviteľ:

Názov a sídlo spoločnosti:	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava IČO 17 314 569
Pracovisko:	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Divízia VALBEK cesty Kutuzovova 11, 831 03 Bratislava
Hlavný inžinier projektu:	Ing. Eduard Manco
Zodpovedný projektant za cestnú časť:	Ing. Eduard Manco (VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.)
Zodpovedný projektant za mostnú časť:	Ing. Tatiana Bacíková (VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.)
Zodpovedný projektant za vodohospodársku časť	Ing. Ján Pavlík (VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.)
povedný projektant silnoprúdových vedení	Ing. Stanislav Sersen (EDWIN s.r.o.)
Zodpovedný projektant slaboprúdových vedení	Ing. Ladislav Kovács (Telecomprojekt spol. s r.o.)
Zodpovedný projektant informačného systému RC	p. Juraj Plavčan (Datels spol. s r.o.)
Zodpovedný projektant plynovodných vedení	Ing. Milan Žihlavník ((Energocentrum s.r.o.)
Zodpovedný projektant objektov verejných osvetlení	Ing. Jana Luteránová (VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.)
Zodpovedný projektant vegetačné úpravy	Ing. Tamara Reháčková (ART s.r.o.)

1.4. Predchádzajúce dokumentácie stavieb:

- Zámer EIA „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“, zhotoviteľ GEOCONSULT, spol. s r.o. , 09/2017
- Štúdia realizovateľnosti „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Prievoz – Nové Zámky“, Terraprojekt a.s., 07/2014
- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre úsek „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“, ENVICONSULT spol. s r.o. 7/2018
- Technická štúdia „Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Lučenec“, Dopravoprojekt , a.s. Bratislava 03/2009
- Technická štúdia na doriešenie napojenia stavieb „ Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ a „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ Alfa 04 a.s., Bratislava 05/2017

2. ZDŮVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE

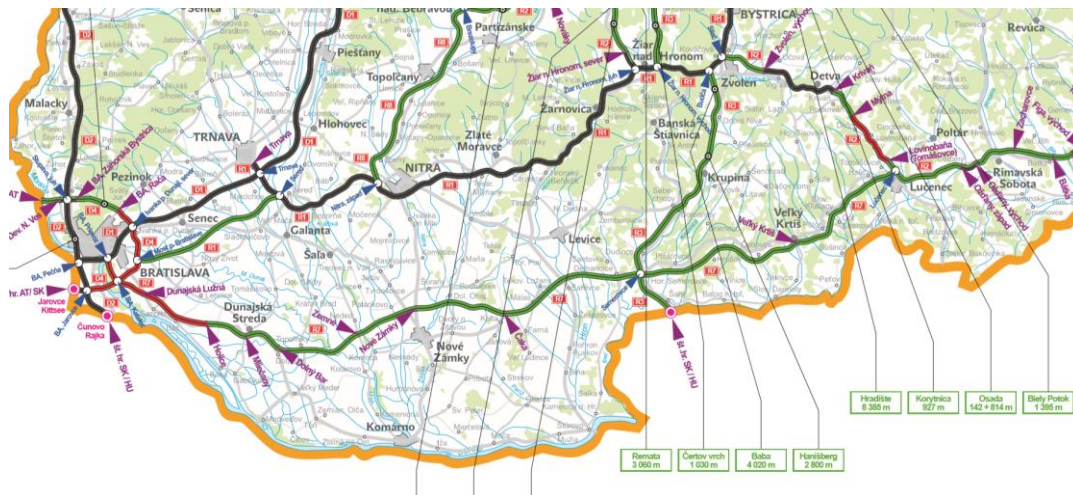
Rýchlostná cesta R7 bude po realizácii zabezpečovať napojenie južných regiónov Slovenska na sieť diaľnic a rýchlostných ciest a spojenie s hlavným mestom. V úseku medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou je trasa R7 vedená paralelne s cestou I/63. Následne prepojí Dunajskú Stredú s Novými Zámkami, medzi týmito mestami v súčasnosti nie je uspokojivé cestné spojenie. Pre Nové Zámky bude rýchlostná cesta R7 znamenať nové kvalitné spojenie s hlavným mestom, ktoré je teraz možné pomocou ciest I/62 a I/75. Rýchlostná cesta R7 pokračuje paralelne s cestou I/75 k Lučencu, kde sa spojí s budúcou rýchlostnou cestou R2 smerujúcou od Banskej Bystrice. Úhrnná dĺžka Rýchlostnej cesty R7 bude 224 km.

Rýchlostná cesta R7 bude začínať v MÚK Bratislava, Prievoz to je v križovatke s diaľnicou D1, cestou I/61 vedenou po Bajkalskej ulici. Okrem spomínaných štátnych ciest sú do križovatky privedené miestne komunikácie (Slovnaftská ul. smerom na Podunajské Biskupice a Prístavná ul. smerom do Centra a k mostu Apollo. V ďalšom pokračovaní bude R7 krížiť diaľnicu D4 (obchvat Bratislavy) v MÚK Bratislava Ketelec. Ďalšie kríženie so sieťou ciest vyššej kategórie bude v MÚK Semerovce, ide o rýchlostnú cestu R3, ktorá je plánovaná v severojužnom smere od poľských hraníc cez Dolný Kubín, Martin a Žiar nad Hronom k hranici s Maďarskom. Pri Lučenci sa trasa R7 spojí s trasou R2 a bude možné pokračovať pozdĺž južnej hranice do Košíc.

Rýchlostná cesta R7 je v úseku Bratislava (D1) – Dunajská Streda (MÚK Dolný Bar) súčasťou medzinárodnej cesty E575 (Bratislava – Győr). Rýchlostná cesta R7 nie je súčasťou cestnej siete TEN-T.

2.1. *Od 19.júla 2020 je otvorená časť rýchlostnej cesty R7 v úseku Ketelec – Holice. Následne do roku 2021 sa predpokladá sprevádzkovanie úseku rýchlostnej cesty Bratislava – Ketelec. Rýchlostná cesta R7 v sprevádzkovaných úsekoch postupne preberá od cesty I/63 funkciu hlavnej spojovacej komunikácie na trase Bratislava – Dunajská Streda.Z pohľadu stratégie rozvoja Slovenska*

Riešený úsek rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar je súčasťou rýchlostného ťahu, ktorý bol zadefinovaný uznesením SR č. 523 z júna 2003 a je súčasťou základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest v koridore Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec. V Lučenci je plánovaná Rýchlostná cesta R7 napojená na Rýchlostnú cestu R2.



Obrázok 1 Výrez mapy cestnej siete so znázorneným vedením rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Lučenec (zdroj: www.ndsas.sk)

2.2. Z pohľadu medzinárodných zmlúv

Po vybudovaní rýchlostnej cesty R7 v úseku Mliečany – Dolný Bar bude táto rýchlostná cesta aj súčasťou medzinárodného európskeho ťahu E 575 v smere Bratislava – Dunajská Streda – Medveďov – Vámoszabadi – Győr a hlavnou spojnicou medzi hl. m . SR Bratislavou s južnými centrami Trnavského a Nitrianskeho kraja.



Obrázok 2 Výrez mapy Trás medzinárodných cestných ťahov "E" (zdroj: www.ssc.sk)

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska ako aj s medzinárodnými zmluvami a inými dokumentami.

2.3. Z pohľadu koncepcie územného rozvoja SR (KÚRS) a koncepciou rozvoja diaľničnej siete

Predmetná stavba rýchlostnej cesty R7 je v súlade s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a so strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030- II fáza (MDRR SR december 2016)

2.4. Z pohľadu podmienok územnoplánovacej dokumentácie VÚC a ÚP obcí

V územnoplánovacej dokumentácii VÚC je problematika vedenia rýchlostnej cesty zadefinovaná nasledovne:

„Z hľadiska vybavenosti územia diaľnicami a rýchlostnými cestami je dlhodobá najhoršia situácia v okrese Dunajská Streda. Absentujúcu rýchlostnú cestu R7 v súčasnosti nahrádza cesta I/63. Príčinou prekročenia kapacity úsekov cesty I/63 je v prvom rade dynamicky rastúca intenzita dopravy na cestnej radiále do/z Bratislavy. Návrh ÚPN-R TTSK predpokladá realizáciu rýchlostnej cesty R7 v nasledujúcich úsekoch:

· R7 úsek Dunajská Streda – Nové Zámky, svetlomodrý variant B1 – modif.“ Podľa technickej štúdie z roku (10/2005)

Trasa v tomto úseku podľa územného plánu VÚC prechádza severne od obce Povoda a Dolný Bar s križovatkou Kútники a Dolný Bar (viď obrázok nižšie).



Obrázok 3 Výrez výkresu koncepcie verejného dopravného vybavenia, Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (zdroj: www.trnava-vuc.sk/5547-sk/dokumenty-uzemneho-planu-regionu)

Bude potrebné zosúladiť územný plán TTSK s navrhovanou trasou Rýchlostnej cesty R7.

Územné plány obcí

Obec Kostolné Kračany má platný ÚPN z roku 2003, zmeny a doplnky 1/2004, 1/2005, 1/2007, 1/2008, 1/2011, 1/2015, 1/2017. V rámci doplnku 1/2015 ÚPN bola R7 zadefinovaná ako južný obchvat Dunajskej Stredy v koridore existujúcej cesty I/63. Cesta I/63 je v ÚPN zakreslená z južnej strany R7. V doplnku 1/2017 je poloha I/63 totožná s doplnkom 1/2015.

Mesto Dunajská Streda má platný ÚPN z roku 2005, zmeny a doplnky 2006, 2007/1, 2007/2, 2009, 2012, 1/2015, 2/2015, 2016, 2017 a 2018 V ÚPN je Rýchlostná cesta R7 na území kraja v polohe južného obchvatu mesta Dunajská Streda.

V územnom pláne mesta sú križovatky ako aj jednotlivé úseky označované podľa štúdií predchádzajúcim dokumentáciám pre územné rozhodnutie. Pre križovatku Mliečany je použitý v ÚPN názov Križovatka Dunajská Streda. V ďalšom odstavci je trasa popísaná v súlade s názvami podľa ÚPN.

ZaD 2/2015 V rámci širších dopravných vzťahov dochádza k stabilizácii trasy rýchlostnej cesty R7 v južnej polohe voči mestu Dunajská Streda. Do ÚPN mesta Dunajská Streda je premietnutý Variant A1 alternatíva II úseku Holice – Dunajská Streda, ktorý je tiež súčasťou variantu 2 platného ÚPN Trnavského samosprávneho kraja. Trasa Rýchlostnej cesty R7, vedená južne od mesta Dunajská Streda zaberá existujúcu cestu I. triedy I/63.

Začiatok úseku rýchlostnej cesty R7 Holice – Dunajská je napojený na predchádzajúci úsek Dunajská Lužná - Holice v križovatke Holice- Rýchlostná cesta R7 od križovatky Holice pokračuje v trase cesty I. triedy I/63 východným smerom a následne obchvatom mesta Dunajská Streda odklonom od cesty I/63. Končí v križovatke Kútniky, juhovýchodne za Dunajskou Stredou. Stavba Rýchlostnej cesty R7 a súvisiacej preložky cesty I/63 sa rámci okresu Dunajská Streda dotýka katastrov obcí: Kostolná Gala, Beketfa, Vieska, Jastrabie Kračany, Kráľovičove Kračany, Lesné Kračany, Kostolné Kračany, Mliečany, Lidér, Podafa, Hedbenete, Toborete, Dunajská Streda, Veľké Blahovo, Malé Blahovo, Vydrany, Malé Dvorníky, Veľké Dvorníky.

Na trase sú navrhované 3 mimoúrovňové križovatky - MÚK Holice (R7 – I/63) - MÚK Dunajská Streda (R7- II/507 – I/63, kde čiastočne bude využitá existujúca križovatka I/63 a II/507 v smere na Gabčíkovo) - MÚK Kútniky (R7 – I/63)

V križovatke Kútniky začína nasledujúci úsek R7 Dunajská Streda - Nové Zámky. Trasa úseku nie stále definitívne stabilizovaná.

V ZaD 2/2015 je pre úsek R7 Holice – Dunajská Streda spracovaný podľa Technickej štúdie z 10/2005 a Záverečného stanoviska EIA z 01/2013.

Bude potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

Obec Vrakúň má plán ÚPN z roku 1985. ÚPN bol komplexne aktualizovaný zmenami a doplnkami z roku 2005 a následne boli vydané zmeny a doplnky 01/2007, 02/2007, 01/2013, 01/2014, 01/2016, 04/2018 6/2020. V ÚPN je obec dopravne napojená na II/507 a cesty III. triedy. Rýchlostná cesta v ÚPN nie je spomenutá.

Bude potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

Obec Povoda má plán ÚPN z roku 2015, Doplnok č. 1 z roku 2017 V ÚPN v dodatku č. 1 je zadefinovaná rýchlostná cesta v kategórii R 24,5/120 so súvisiacou dopravnou stavbou (mimoúrovňovou križovatkou s cestou I/63). Vybudovanie súbežnej cesty I. triedy I/63 s navrhovanou rýchlostnou cestou R7. V ÚPN je rýchlostná cesta vedená severne od obce Povoda.

Bude potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

Obec Kútniky má ÚPN z roku 2007 zmeny a doplnky 1/2019. Územný plán obce Kútniky z roku 2007 uvažuje s trasovaním rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice – Dunajská streda vo variante A1 a v úseku Dunajská Streda – Nové zámky vo variante B. Predmetný návrh je vedený priamo obcou Kútniky.

Bude potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

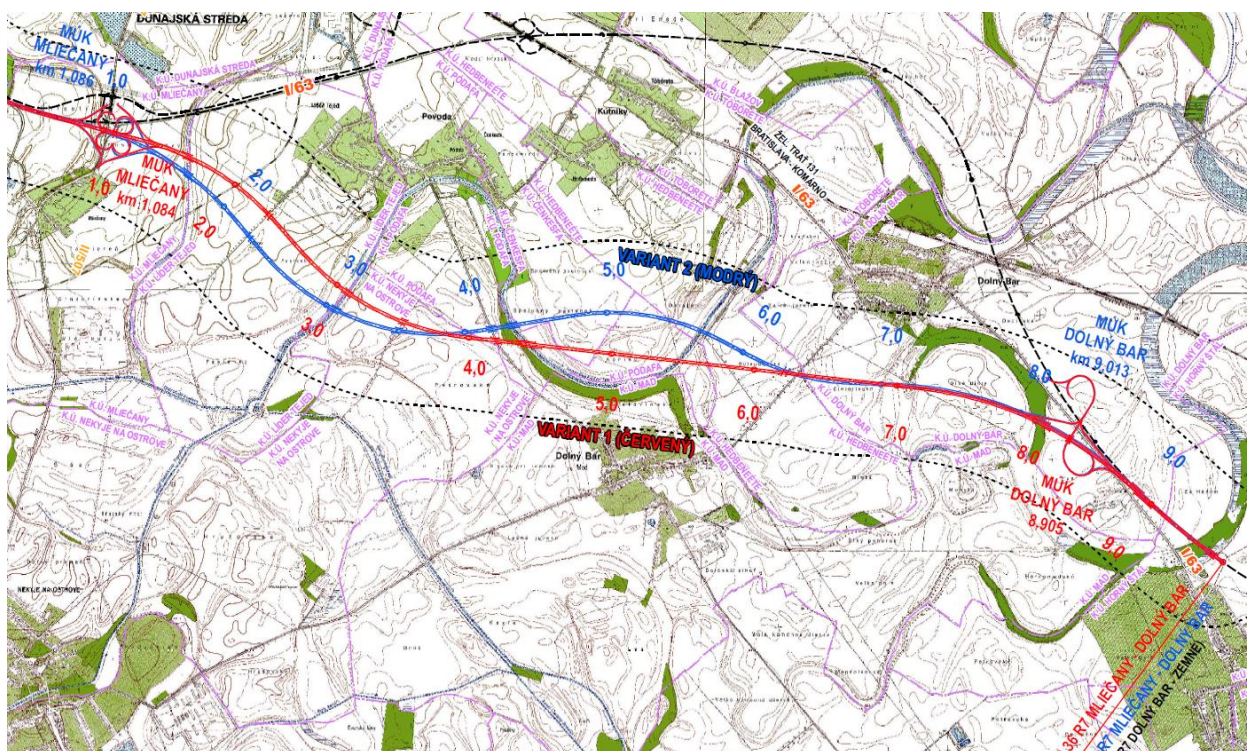
Obec Dolný Bar má plán ÚPN z roku 2005 zmeny a doplnky č. 1/2007, č. 02/2016. V zmenách a doplnkoch č. 2 z roku 2016 je poloha rýchlostnej cesty fixovaná severo až juhovýchodne od obce Dolný Bar.

Bude potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

2.5. Z pohľadu záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti

Trasa Rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar vychádza z odsúhlaseného variantu vydaného v Záverečnom stanovisku (194/2019-1.7/zg (8475/2019) vydanom Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona MŽP SR súhlasí s **realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2 (modrého)** popísaného v správe o hodnotení a tohto záverečného stanoviska (s odklonom trasy minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar).



Obrázok 4 Vedenie variantov trás podľa Správy o hodnotení ENVICONSLT spol. s r.o. Jún/2018

A to pri doriešení technických opatrení vedenia trasy navrhovaného variantu:

- odklon trasy rýchlostnej cesty R7 minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar;
- aktualizovať dopravnú-inžiniersky prieskum vrátane kapacitného posúdenia navrhovaných križovatiek na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7;
- aktualizovať hlučnú štúdiu výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7;
- na základe aktualizovanej hlučnej štúdie navrhnúť výsledné umiestnenie protihlukových stien; aby sa zabránilo kolíziám vtákov s protihlukovými bariérami odporúčame navrhnúť bariéry, na ktorých by bolo vyznačené zvislé prúžkovanie, pričom je potrebné takto označiť najmä horný okraj bariéry, do ktorej narážajú vtáky najčastejšie;
- posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na podzemné vody z hľadiska požiadaviek rámcovej smernice o vodách;
- v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrávkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

- konkretizovať na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 environmentálne záťaže a ich sanáciu.
- spracovať podrobnú špecifikáciu starostlivosti o humus a výkopovú zeminu;
- realizovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum;
- spracovať návrh pyrotechnického prieskumu;
- realizovať archeologický prieskum;
- realizovať protikorózy a geoelektrický prieskum;
- stavebný, resp. násypový materiál zabezpečiť z existujúcich zdrojov;
- spracovať návrh mimostaveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne - lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie; spracovať návrh umiestnenia zariadení staveniska podľa nasledovných zásad:
- zariadenia staveniska umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia (minimálne 300-500 m); pri bližšej lokalizácii preukázať v projekte organizácie výstavby, že obyvateľstvo nebude ovplyvnené stavebnými mechanizmami;
- pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo;
- pre lokalizáciu zariadení staveniska využiť plochy poľnohospodárskej pôdy s nižšou produkčnosťou;
- zariadenia staveniska zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody;
- upresniť umiestnenie skládok výkopového materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti;
- Pri návrhu mostných objektov vychádzať podľa doporučení ŠOP SR, 2002, t.j. všetky mosty navrhnuť tak, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre terestrické druhy organizmov a umožňovali ich migráciu, pri rešpektovaní uvedeného opatrenia nebude pre odstránenie bariérového pôsobenia navrhovanej činnosti potrebné realizovať iné špeciálne priechody (biokoridory) pre migráciu živočíchov;
- vo všetkých miestach križovania rýchlostnej cesty R7 s vodnými tokmi zabezpečiť prístup správcovi toku pre mechanizáciu na údržbu;
- podchodnú výšku pod mostami nad korunou hrádzí a na pobrežných pozemkoch Líderského kanála navrhnuť minimálne 4,2 m, konštrukcia mostov nesmie zasahovať do prietoku tokov;
- opevnenie pod mostami navrhnuť lomovým kameňom, resp. betónovou dlažbou položenou do suchého betónu;
- pri odvádzaní vôd z kanalizácie rýchlostnej cesty R7 vsakovaním zabezpečiť jej prečistenie cez ORL v maximálnej koncentrácii NEL do 0,1 mg/l;
- riešiť strety záujmov výstavby rýchlostnej cesty s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných investícií;
- pri výrube drevín použiť ekologicky odbúrateľné mazadlá do píl;
- pre stavebné a výrubové práce použiť iba mechanizmy v bezchybnom technickom stave, vypracovať systém kontroly technického stavu vozidiel, záznamy z kontroly viesť v denníku;
- zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu plôch trvalého a dočasného záberu po výstavbe;
- výrub drevín rastúcich mimo lesné porasty je nutné realizovať mimo vegetačné obdobie rastlín, ktoré pokrýva aj obdobie hniezdzenia vtákov a vyvážania mláďat ostatných druhov živočíchov tzn. v období VIII. – II.;
- realizovať náhradnú výsadbu za výrub drevín, na základe ich spoločenského ohodnotenia; druhové zloženie drevín a krovín zvoliť v prepojení s charakterom záujmového územia; výber konzultovať s príslušnými orgánmi ŠOP SR;
- mosty na R7 cez Mliečanský kanál, Líderský kanál, kanál Gabčíkovo – Topoľníky a dva bezmenné kanály vybudovať spôsobom, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre migráciu živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky) podľa odporúčaných parametrov a opatrení v TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, MDVRR SR: 2012;
- pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri ceste využívať najmä stanovištne pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne;
- realizovať opodstatnené záchranné transfery chránených druhov organizmov z trasy trvalých záberov komunikácie pred reálnym začiatkom výstavby;
- v prípade potreby vyvinúť opatrenia na odvrátenie prípadných negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 na chránený druh dub sivý (*Quercus pedunculilora*), ktorý sa vyskytuje v blízkosti trasy variantu 1 (červený) približne v km 4,9 – opatrenie platné iba pre variant 1;
- most na R7 nad bezmenným kanálom približne v km 9,3, resp. 9,7 predĺžiť ponad celé zazemnené koryto pôvodného vodného toku;

- priestor pod mostami na R7 ponad vodné toky ponechať v rámci možností v pôvodnom stave, bez spevnených plôch;
- realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia;
- odstránenú orniciu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy;
- odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode trvalého a dočasného záberu s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.

2.6. Z pohľadu prerokovania dokumentácie a záverov z rokovaní

V priebehu spracovania dokumentácie došlo k viacerým rokovaniam z dôvodu koordinácie so stavbami ovplyvňujúcimi vedenie rýchlostnej cesty, ako aj návrh objektov na tejto rýchlostnej ceste. Závery z rokovaní je možné zhrnúť do nasledovných bodov:

- Začiatok trasy R7 úseku Mliečany – Dolný Bar bol upresnený na základe technického riešenia odvodnenia rýchlostnej cesty, polohy dočasného napojenia na cestu I/63 ako aj na základe výsledkov rokovaní so ŠOP na ktorom zástupcovia Správy CHKO Dunajské Luhy požadovali upraviť koniec rýchlostnej cesty tak aby koniec predchádzajúceho úseku rýchlostnej cesty nebol v oblasti biokoridoru Miečanského kanála.
- Koniec úseku trasy R7 Mliečany – Dolný Bar bol upresnený na základe poskytnutých podkladov spracovateľa úseku R7 Dolný Bar – Zemné ktorý bol spracovávaný v miernom predstihu pred úsekom Mliečany – dolný Bar.
- Trasa rýchlostnej cesty bola smerovo odsunutá od obce Dolný Bar
- Tvary mimoúrovňových križoviek Mliečany a Dolný Bar boli upravené na základe prerokovania dokumentácie s budúciimi správcami a v rámci koordinácie so súvisiacimi úsekmi rýchlostnej cesty R7.
- Parametre migračných koridorov boli upravené na základe rokovaní so ŠOP.
- Prístupy na pozemky rozdelené stavbou boli navrhnuté na základe rokovaní so spoločnosťami obhospodárujúcimi poľnohospodársku pôdu v danej lokalite a dotknutými obcami.
- Preložky sietí boli navrhnuté na základe konzultácie s príslušnými správcami sietí.

2.7. Z pohľadu dopravno- výkonnostných požiadaviek

Ako podklad pre návrh rýchlostnej cesty slúžia dopravnoinžinierske podklady v rámci ktorých bol spracovaný dopravný model územia spolu s prognózou dopravy pre nulový variant, to znamená bez realizácie rýchlostnej cesty. Z kapacitného posúdenia nulového variantu je možné vyvodiť nasledovné závery:

Kapacitné posúdenie popisuje schopnosť jestvujúcej cestnej siete preniesť dopravnú záťaž v návrhovom období. Posúdenie bolo zrátané pre všetky výhľadové roky prognózy dopravy a to pre medzikrižovatkové úseky cesty I/63 aj pre križovatky na tejto ceste.

Posudzovaný prvok	Posudzovaný rok				
	2020	2025	2035	2040	2045
Úseky:	ÁNO – vyhovuje / NIE – nevyhovuje (B) – úroveň kvality dopravy				
U1 (cesta I/63 úsek križovatka s II/507 pri Mliečanoch a križovatkou K1 s cestou III/1394 pri obci Povoda)	ÁNO (B)	ÁNO (C)	NIE (D)	NIE (D)	NIE (D)
U2 (cesta I/63 úsek medzi križovatkou K1 s cestou III/1394 a križovatkou K2 s cestou II/572)	ÁNO (C)	ÁNO (C)	NIE (D)	NIE (D)	NIE (D)
U3 (cesta I/63 úsek medzi križovatkou K2 s cestou II/572 a križovatkou K3 pri obci Kútniky)	NIE (D)	NIE (E)	NIE (F)	NIE (F)	NIE (F)
U4 (cesta I/63 úsek medzi križovatkou K3 pri obci Kútniky a križovatkou K4 s cestou III/1397 pri obci Dolný Bar)	NIE (D)	NIE (E)	NIE (F)	NIE (F)	NIE (F)
Križovatky:	ÁNO – vyhovuje / NIE – nevyhovuje (A/F) úroveň kvality dopravy na hlavnej/ na vedľajšej				

K1 križovatka I/63 s III/1394 pri obci Povoda	NIE (A/F)	NIE (A/F)	NIE (A/F)	NIE (A/F)	NIE (A/F)
K2 križovatka I/63 s II/572	ÁNO (A/B)	ÁNO (A/C)	NIE (C/E)	NIE (D/E)	NIE (D/E)
K3 križovatka I/63 s III/1396 v obci Kútники	ÁNO (A/C)	ÁNO (A/D)	ÁNO (A/E)	ÁNO (A/E)	ÁNO (A/E)
K4 križovatka I/63 s III/1397 v obci Dolný Bar	ÁNO (A/C)	ÁNO (A/C)	ÁNO (A/E)	ÁNO (A/E)	ÁNO (A/E)

Tabuľka 1 Výsledky kapacitného posúdenia – existujúci stav cesty I/63

Z kapacitného posúdenia stavu bez projektu vyplýva, že už v prvom posudzovanom roku 2020 nie je súčasné usporiadanie cestnej siete v riešenom území vyhovujúce. Požiadavka na úroveň kvality dopravy nie je splnená na homogénnych častiach cesty I/63 križovatka s II/572 – Kútники a Kútники – Dolný Bar. Nevyhovujúca je aj priesečná križovatka ciest I/63 a III/1394.

V roku 2035 je uvažované s uvedením do prevádzky úseku R7 Dolný Bar – Nové Zámky, čo zapríčiňuje skokový nárast intenzít a nevyhovujúcimi sa stanú všetky posudzované úseky cesty I/63. Okrem vyššie popísaných križovatiek nebude kapacitne vyhovovať aj styková križovatka ciest I/63 a II/572. Jedinými prvkami na cestnej sieti, ktoré vyhovujú vo všetkých rokoch, sú tak priesečné križovatky ciest I/63 a III/1396 a ciest I/63 a III/1397.

Z vyššie uvedených údajov je z pohľadu dopravno kapacitných požiadaviek zrejماً potreba úseku rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar

2.8. Z dopravno - ekonomického hľadiska

Vybudovaním cesty R7 bude dotknutý región napojený na sieť diaľnic a rýchlostných ciest smerom na Bratislavu a po dobudovaní celej R7 smerom na Lučenec a na východné Slovensko Južným ťahom, čo bude viesť k lepšej dopravnej obslužnosti tohto regiónu v okolí Dunajskej Stredy. Navrhovaná činnosť prispeje k vytvoreniu vhodnejších a bezpečnejších dopravných podmienok obyvateľov žijúcich v regióne a dochádzajúcich za prácou do Dunajskej Stredy respektíve do Bratislavy.

Zlepšená dopravná obslužnosť bude mať pozitívny vplyv na rozvoj výroby a služieb v regióne. Celkovo navrhovanou činnosťou dôjde k realizácii novej rýchlejšej a bezpečnejšej dopravnej trasy, ktorá zabezpečí rýchlejší presun ľudí a tovaru v smere do Bratislavy a Dunajskej Stredy pri znížení časových strát, ktoré vznikajú na existujúcej ceste I/63 a ktoré sa budú do budúcnosti (v prípade nerealizovania R7) aj naďalej prehlbovať.

Uvedený úsek R7 Mliečany – Dolný Bar spolu s predchádzajúcim úsekom R7 Holice – Mliečany je logickým pokračovaním v súčasnosti stavaných úsekov R7 a po jeho vybudovaní dôjde k vybudovaniu južného obchvatu mesta Dunajská Streda s napojením samotného mesta a priľahlého regiónu na sieť diaľnic a rýchlostných ciest budovaných v SR.

2.9. Z pohľadu odstránenia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie

Z pohľadu odstránenia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie, je potrebné sa na cestu R7 pozeráť ako na ucelený ťah a nielen na samostatný riešený úsek R7 Mliečany- Dolný Bar, ktorý logicky dopĺňa v súčasnosti budované úseky R7 od Bratislavy smerom na Dunajskú Stredu.

Z pohľadu odstránenia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie realizáciu rýchlostnej cesty dôjde:

- K zlepšeniu priepustnosti a kvality dopravy na existujúcej ceste I/63
- K zlepšeniu kvality životného prostredia v bezprostrednom okolí existujúcich ciest (pokles hladiny hluku, imisii, zvýšenie bezpečnosti obyvateľov, zníženie nehodovosti)
- Zlepšenie kvality životného prostredia v dotknutých obciach cez ktoré v súčasnosti prechádza cesta I/63
- K zníženiu znečistenia podzemných vôd návrhom prečistenia dažďových vôd z rýchlostnej cesty a cesty I/63 cez odľučovače ropných látok.

2.10. Význam stavby z pohľadu z medzinárodných, regionálnych alebo miestnych hľadísk

Po vybudovaní rýchlostnej cesty R7 v úseku Mliečany – Dolný Bar bude táto rýchlostná cesta súčasťou medzinárodného európskeho ťahu E 575 v smere Bratislava – Dunajská Streda – Medveďov – Vámoszabadi – Győr a hlavnou spojniciou medzi hl. m. SR Bratislavou s južnými centrami Trnavského a Nitrianskeho kraja.

2.11. Umiestnenie stavby z hľadiska vplyvov na životné prostredie a požiadaviek na odňatie pozemkov z poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu.

Rýchlostná cesta R7 v kategórii R 24,5/120 umiestnená v zmysle záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia SR číslo: 194/2019-1,7/zg(8475/2019) pričom je vedená okrem začiatku a konca trasy kde sa napája na cestu I/63 mimo zastavané územie severne od Mliečan. Obec Povodu obchádza z južnej strany, približuje sa zo severnej strany k obci Mad, pričom však nezasahuje do katastra tejto obce. Na konci úseku je trasa vedená južne od obce Dolný Bar, pričom v súlade so záverečným stanoviskom Ministerstva životného prostredia SR trasa bola od novej zástavby v obci odtlačená južným smerom.

Väčšina trasy je umiestnená na poľnohospodársky využívannej pôde a lokálne zasahuje aj do lesného pôdneho fondu. Výškové vedenie trasy je navrhnuté tak, aby záber pôdy bol čo možno najmenší, to znamená rýchlostná cesta je vedená po teréne, iba v miestach kde križuje umelé prekážky sa dvíha nad terén.

Pre potrebu dovozu materiálu do trasy sa bude využívať existujúca cesta I/63 a sieť ciest II. a III. tried. Vzhľadom na okolitú zástavbu obcí a križovania dotknutých kanálov a nutnosť prekonať kanál Gabčíkovo – Topoľníky až na troch miestach, pozdĺž trasy od cca km 3,0 po križovatku Dolný Bar je z južnej strany rýchlostnej cesty pre potreby dovozu materiálu do trasy navrhnutý manipulačný pruh šírky 5m s mostným provizóriom ponad kanál Gabčíkovo – Topoľníky v km 5,37 km R7. Uvedením manipulačným pruhom ktorým bude do stavby dopravovaný materiál sa minimalizujú prejazdy vozidiel stavby po cestách III. tried a miestnych komunikácií v okolitých obciach na dotyku stavby.

3. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU

3.1. Stručný popis stavby

Dĺžka trasy R7 v kategórii R 24,5/120 je 8,602 km. Celý úsek rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar je navrhnutý v plnom profile na základe odporúčaného modrého variantu zo záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia k procesu EIA s južným odklonom od obce Dolný Bar v súlade s požiadavkami z tohto stanoviska. Spolu s predchádzajúcim úsekom Holice – Mliečany tvoria južný obchvat mesta Dunajská Streda.

Trasa navrhovaného úseku rýchlostnej cesty začína na konci úseku R7 Holice – Mliečany pred Mliečanským kanálom. V rámci tejto stavby je navrhnuté aj zrušenie dočasného napojenia predchádzajúceho úseku Holice – Mliečany na cestu I/63 a dobudovanie protihlukovej steny (ďalej len PHS) vľavo (v mieste tohto dočasného napojenia). Mliečanský kanál (regionálny biokoridor) rýchlostná cesta prekonáva mostným objektom 201-00. Z dôvodu aby na biokoridore boli popod rýchlostnou cestou a cestu I/63 dodržané obdobné podmienky pre migráciu zvery na súbežnej ceste I/63 bude ako náhrada za existujúci vybudovaný nový mostný objekt 211-00. Týmto spôsobom bude zabezpečená migračná trasa na regionálnom biokoridore popod obidve súbežné komunikácie.

Približne 1 km od začiatku úseku trasa rýchlostnej cesty pokračuje do útvarovej križovatky Mliečany. V križovatke sú napojené cesty I/63 a II/507.

V Mimoúrovňovej križovatke Mliečany (ďalej aj MÚK Mliečany) je Rýchlostná cesta R7 dopravne napojená na cestu I/63 ako aj II/507 pričom návrh križovatky umožňuje mimoúrovňové križenie rýchlostnej cesty s cestou II/507 ako aj mimoúrovňové križenie cesty II/507 s cestou I/63. MÚK Mliečany je navrhnutá ako útvarová križovatka v kombinácii osmičkovej križovatky a jednopruhovej križovatky pričom existujúca cesta II/507 slúži zároveň ako prepojavacia vetva cesty I/63 a II/507.

Doprava na cestu II/507 je pripojená dvomi okružnými križovatkami a na cestu I/63 jednou okružnou križovatkou s by-pasmi pre uľahčenie odbočenia vozidiel. Okružné križovatky sú navrhnuté ako jednopruhové s priemerom 40m. V rámci projektu je navrhnuté osvetlenie týchto okružných križovatiek. Križovatka kapacitne vyhovuje vo výhľadovom období t.j. v roku 2045 (viď. Príloha F.1 Dopravno inžiniersky prieskum).

V rámci úprav na ceste II/507 bude vybudovaný mostný objekt ponad rýchlostnú cestu v km 0,925 R7. Mostný objekt je navrhnutý ako dvojpoľová dvojtrámová mostná konštrukcia s pilierom v strednom deliacom páse R7. Kategória cesty na moste je C 9,5. Dĺžka nosnej konštrukcie je 53,8m.

Z dôvodu budovania nového mostného objektu na ceste II/507 bude v priebehu výstavby potrebné dočasné obchádzky cesty II/507 v križovatke Mliečany. V prvej etape výstavby sa uvažuje s výstavbou po poloviciach okružnej križovatky na ceste II/507 v severnej časti križovatky, prepojovacej vetvy s cestou I/63 a okružnej križovatky na tejto ceste. Obchádzková trasa je vedená v trase budúcej vetvy mimoúrovňovej križovatky, križuje rýchlostnú cestu a na cestu II/507 sa napája pod plánovanou južnou okružnou križovatkou. V druhej etape doprava z cesty II/507 bude prevedená na túto obchádzkovú trasu. V tejto etape sa dobuduje južná okružná križovatka na II/507, mostný objekt ako aj vetvy mimoúrovňovej križovatky v juhozápadnom kvadrante križovatky. Po následnom presmerovaní dopravy na postavenú cestu II/507 sa v ďalšej etape dobuduje kompletná križovatka, spolu s prerušenou časťou rýchlostnej cesty.

V tomto úseku je rýchlostná cesta vedená po teréne alebo len v miernom násype do 3 metrov z dôvodu nutnosti prekonania Mliečanského kanála. Pozdĺžne sklony trasy sa pohybujú v rozmedzí 0,5% až 0,75%. Z tohto dôvodu v miestach preklápania kde to pozdĺžne sklony neumožňujú bude použitá zmena priečného sklonu cez hranu vo vozovke, tak aby bol stále zabezpečený výsledný sklon vozovky minimálne 0,5%.

Za mimoúrovňovou sa rýchlostná cesta odkláňa smerovým oblúkom o polomere 2500m s prechodnicami dĺžky $L=360\text{m}$ od existujúcej cesty I/63 prekonáva Lidérsky kanál (lokálny biokoridor) mostným objektom 203-00, križuje existujúcu účelovú komunikáciu spájajúcu Mliečany a obchádza obec Povoda z jej južnej strany smerovým oblúkom o polomere 2500m s prechodnicami $L=360\text{m}$.

Trasa v km 2,910 na prvom mieste prekonáva mostným objektom 204-00 kanál Gabčíkovo – Topoľníky mostným objektom 204-00. Podľa požiadaviek povodia nad hrádzou musí byť dodržaná podjazdná výška 4,2m. Kanál Gabčíkovo – Topoľníky spolu s okolitým porastom predstavuje regionálny biokoridor. Uvedený mostný objekt 204-00 prekonáva spomenutý kanál, svojimi parametrami umožňuje migráciu živočíchov a zároveň umožňuje mimoúrovňové prevedenie účelovej komunikácie Mliečany – Povoda (obj. 141-00) popod rýchlostnú cestu. Táto komunikácia slúži výlučne na dopravnú obsluhu priľahlých pozemkov a to v obmedzenom režime (obmedzenia prejazdu dopravným značením).

V km 4,1 R7 rýchlostná cesta je vedená mostným objektom 205-00 ponad cestu III/1394. Pri výstavbe mostného objektu 205-00 nepredpokladáme zásah do cesty III. triedy. Mostný objekt je navrhnutý ako prefabrikovaný. Podchodná výška je 4,5m + 0,15 m.

V rozmedzí km 4,2 až 5,4 trasa obchádza obec Mad zo severnej strany pričom nezasahuje do katastra tejto obce a opätovne križuje kanál Gabčíkovo – Topoľníky na dvoch miestach mostnými objektmi 206-00 a 207-00. Aj v tomto prípade je dodržaná požiadavka na podchodnú výšku na hrádzi 4,2m. V tomto úseku rýchlostná cesta oddelí zo severnej strany časť poľnohospodársky využívaných plochy, z južnej strany hranicu tvorí samotný kanál. Z tohto dôvodu sú mostné objekty navrhnuté tak, aby mimo hrázde bol vytvorený pod mostami prístup pre poľnohospodársku techniku šírky 6m a výšky 4,2m ktorý umožní prístup poľnohospodárskej techniky do tejto oblasti.

V km 6,110 je v rámci stavby úseku Rýchlostnej cesty R7 je navrhnutá preložka cesty III/1397. Cesta je vedená ponad rýchlostnú cestu mostným objektom 208-00. Jedná sa o dvojpoľový, dvojtrámový monolitický mostný objekt s dĺžkou nosnej konštrukcie 53,8m a pilierom v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty. Samotná preložka cesty je v kategórii C 7,5/60. Smerovo je preložka navrhnutá tak, aby sa vyhla vysokotlaktej regulačnej stanici plynu. Na preložku cesty III/1397 sú napojené 4 preložky poľných ciest v rámci objektu 153-00. V priebehu výstavby preložky cesty III/1397 nie je potrebná obchádzková trasa.

V km 7,930 je na rýchlostnej ceste navrhnutý mostný objekt 209-00 ponad lokálny biokoridor ktorý umožňuje migráciu zvery v tejto zalesnenej oblasti. Význam tohto koridoru potvrdila aj migračná štúdia spracovaná v rámci tejto stavby.

Po koordinácii s nasledujúcim úsekom Dolný Bar – Zemné bol navrhnutý tvar mimoúrovňovej križovatky Dolný Bar na osmičkovú križovatku s preložkou cesty I/63 ponad rýchlostnú cestu R7. Mostný objekt 210-00 na preložke cesty I/63 (ponad rýchlostnú cestu) umožňuje prípadné výhľadové zkapacitnenie cesty I/63 v smere na Veľký Meder na 4

pruhovú komunikáciu (začiatok 4 pruhovej komunikácie by bol práve v križovatke Dolný Bar). Po dobu budovania križovatky je navrhnutá dočasná obchádzka ktorá uvoľňuje stavenisko od dopravy na ceste I/63.

Trasa tohto úseku Rýchlostnej cesty R7 končí za osmičkovou križovatkou Dolný Bar v km 8,601 605 , kde sa smerovo a výškovo napája na trasu úseku R7 Dolný Bar – Zemné ktorá bude budovaná už v polovičnom profile. Zúženie na polovičný profil bude až v úseku Dolný Bar - Zemné za Mimoúrovňovou križovatkou Dolný Bar.

Vzhľadom na skutočnosť, že celá trasa sa nachádza na Žitnom ostrove, odvodnenie rýchlostnej cesty ako aj preložky cesty I/63 je navrhnuté cez rigoly a lebo štrbinové žľaby do odlučovačov ropných látok (ORL) a až následne do vsakovacích zariadení.

Na riešenom úseku je celkom navrhnutých 11 mostov z toho na rýchlostnej ceste je sedem. Nad rýchlostnou cestou sú navrhnuté 3 mostné objekty (1 ks na II/507, 1 ks na III/1397, 1 ks na I/63) a jeden mostný objekt je mimo rýchlostnej cesty (na ceste I/63).

Na trase na základe hlukovej štúdie je navrhnutých : 7 objektov o celkovej dĺžke 6,33 km výšky od 2,5 do 4,5 m. Plus 1. PHS dĺžky 0,565 km vľavo pred začiatkom úseku (úsek Holice – Mliečany v mieste dočasného zjazdu) sa bude realizovať v rámci tejto stavby.

Cesta I/63 je preložená na dvoch miestach.

- Dĺžky 0,322 km v MÚK Mliečany a 0,896 km v MÚK Dolný Bar
- Kategória cesty: C 11,5/80
- Počet križovatiek: 2 križovatky z toho jedna okružná križovatka v MÚK Mliečany a jedna odsadená križovatka v MÚK Dolný Bar
- Počet mostov na ceste I/63: 2 ks z celkového počtu 11 ks (1 ks cez Mliečanský kanál, 1 ks ponad R7 v MÚK Dolný Bar)
- Odvodnenie: Cez betónové žľaby, do ORL a do vsakovacích boxov.

V rámci stavby sú navrhnuté preložky dotknutých ciest II. a III. tried a účelových komunikácií (1 cesta II. triedy (II/507) 1 preložka cesty III tried (III/1397), 1 účelová komunikácia Mliečany – Povoda). Ako prístupy na pozemky rozdelené stavbou sú navrhnuté 6 poľných ciest a pruhy podľa príslušných katastrov.

Ako súčasť stavby sú navrhnuté preložky všetkých dotknutých sietí, ktoré boli zistené v teréne.

3.2. Variantné riešenia

V nasledovnej kapitole sú popísané hodnotené varianty hodnotení v procese EIA.

Študované varianty TŠ

Počas spracovania TŠ boli navrhované 3 varianty vedenia rýchlostnej cesty R7 a to variant červený, variant modrý a variant žltý. Na základe prerokovania navrhovaných variantov s dotknutými obcami a vzhľadom na nesúhlasné stanovisko obce Mad bol žltý variant, ktorý prechádzal cez katastrálne územie obce Mad a bol situovaný najbližšie k zástavbe obce, vypustený z ďalšej technickej prípravy. V TŠ sa po prerokovaní variantov dopracovali varianty 1 červený a variant 2 modrý, ktoré sú vedené mimo k.ú. Mad.

Navrhované varianty v Zámere a v Správe o hodnotení

V zmysle vyššie uvedeného boli v TŠ dopracované variant 1 (červený) a variant 2 (modrý), ktoré boli predmetom Zámeru (Geoconsult Bratislava, 2017) a zároveň boli určené MŽP SR pre ďalšie posudzovanie v Správe o hodnotení (Rozsah hodnotenia č. 8332/2017-1.7/dj-RH zo dňa 12.1.2018).

Podľa technických podkladov začiatok oboch posudzovaných variantov – variant 1 (červený) a variant 2 (modrý) novonavrhovaného prepojenia (ZÚ) km 0,000 rýchlostnej cesty R7 je spoločný a to v km 32,349509 stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda“ tmavomodrý variant A1 alternatíva II. Koniec riešeného úseku (KÚ) rýchlostnej cesty R7 je v km 9,643362 (variant 1 červený), resp. v km 9,759909 (variant 2 modrý) a je spoločný a to v km 44,287985 stavby „Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky“ variant B1 bledomodrý modifikovaný.

Základné technické parametre rýchlostnej cesty R7 sú dané normou STN 73 6101 (Oprava O1) pre požadovanú kategóriu R 24,5/120 z hľadiska:

smerového vedenia – polomery smerových oblúkov,
výškového vedenia – pozdĺžny sklon nivelety a polomery výškových oblúkov,
rozhľadu na zastavenie – zosúladenie smerového vedenia a vypuklých výškových oblúkov,
dodržanie maximálneho výsledného sklonu vozovky a požiadaviek na vzostupnice a zostupnice.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty R7 je v kategórii R 24,5/120, ako 4-pruhovej smerovo rozdelenej cesty, a zodpovedá nasledovným rozmerom:

Zdôvodnenie výberu variantu

Variant 1

Pozitíva

- Investične menej nákladné riešenie
- Kratšia dĺžka trasy
- Priamočiarejšie vedenie trasy
- Mierne vyššia preferencia variantu dotknutými orgánmi
- Menší záber poľnohospodárskej pôdy

Negatíva

- Väčší rozsah záberov lesných pozemkov
- Vyššia potreba zeminy do násypov
- Väčší rozsah protihlukových opatrení
- Mierne väčšia dĺžka križovatkových vetiev a mostov

Variant 2

Pozitíva

- Menší rozsah záberov lesných pozemkov
- Menšie nároky na zeminu do násypov
- Menší zásah do chránených biotopov a prvkov ÚSES
- Menší rozsah úprav vodných tokov
- Menší rozsah protihlukových opatrení
- Menšia dĺžka mostov a križovatkových vetiev

Negatíva

- Vyššie vstupné investičné náklady
- Väčšia dĺžka trasy
- Väčší rozsah záberu poľnohospodárskej pôdy

Z vyššie uvedených hodnotení sa javí ako mierne vhodnejší **variant 2**. Treba podotknúť, že rozdiely medzi variantmi sú minimálne a nie sú takého charakteru aby preferencia bola jednoznačná. Výhodou variantu 1 je jeho priamejšie smerové vedenie, nevýhodou väčší rozsah protihlukových opatrení a záber biotopov. Obidva varianty sledujú rovnaký smerový koridor, na celom úseku sa dvakrát križujú a najväčšia vzdialenosť medzi nimi je v ohybe kanála Gabčíkovo – Topoľníky – cca 290 m.

3.3. Stručná charakteristika územia

Z hľadiska dopravnej obslužnosti

Nosnú dopravnú funkciu v riešenom koridore Bratislava – Dunajská Streda v súčasnosti plní cesta I/63. Tá je vedená z Bratislavy paralelne s budúcou R7 cez Dunajskú Lužnú a Šamorín, za Dunajskou Stredou smeruje k južnej hranici Slovenska a ďalej cez Komárno a Štúrovo k hraničnému priechodu Štúrovo / Esztergom. V úseku Bratislava – Veľký Meder je cesta I/63 súčasťou medzinárodného ťahu E575. Za Veľkým Mederom sa E575 odkláňa a pokračuje po ceste I/13 k hraničnému priechodu s Maďarskom Medveďov / Vámoszabadi a ďalej do mesta Győr.

Najvyššie intenzity na ceste I/63 sú podľa výsledkov Celoštátneho sčítania dopravy 2015 na území Bratislavy, kde prekračujú 40 000 voz/deň. Smerom od Bratislavy intenzity klesajú a v úseku do Dunajskej Lužnej sa pohybujú okolo

20 000 voz/deň, do Šamorína 13 000 voz/deň a do Dunajskej Stredy pod 10 000 voz/deň. Paralelne s cestou I/63 je z Bratislavy do Dunajskej Stredy vedená II/572, na území Trnavského samosprávneho kraja intenzity dosahujú 5 000 voz/deň.

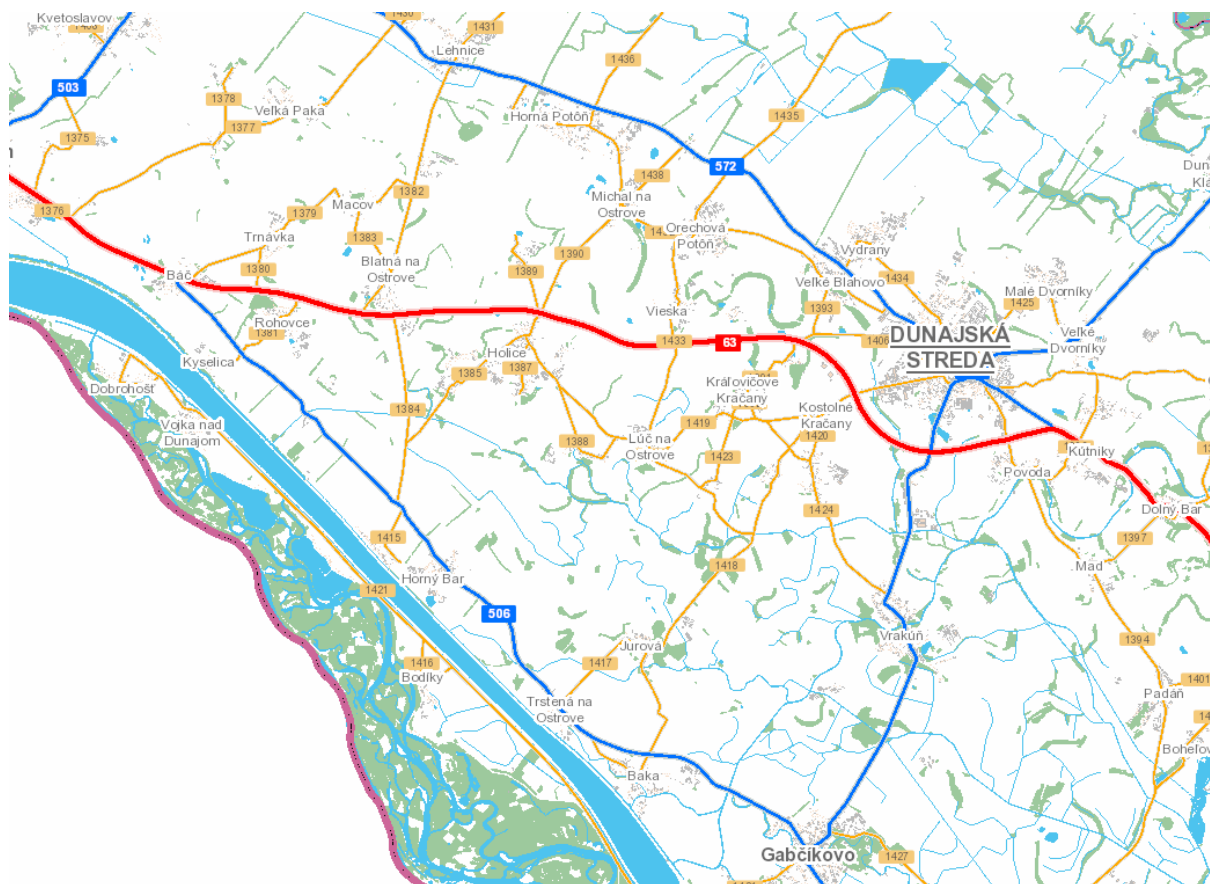
Okrem cesty I/63 existuje paralelné cestné spojenie Bratislavy a Dunajskej Stredy, ktoré predstavuje cesta II/572. Cesta začína v Bratislave, kde tvorí jeden z hlavných cestných ťahov mestom (ulice Pražská – Šancová – Trnavská). Z Bratislavy cesta pokračuje východným smerom s trasou severne od cesty I/63. Cesta II/572 končí pri Dunajskej Strede, kde je využitá pre východné napojenie mesta na cestu I/63. Cesta predovšetkým spája mestá a obce na trase s hlavným mestom.

Najvyššie intenzity sa na tejto ceste nachádzajú na území Bratislavy, podľa výsledkov Celoštátneho sčítania dopravy 2015 bolo na ceste zaznamenaných viac ako 35 000 voz/deň. Mimo Bratislavu bolo zaznamenaných 15 000 voz/deň v úseku Bratislava – Most pri Bratislave. V nadväzujúcich úsekoch k Dunajskej Strede boli zistené intenzity do 5 000 voz/deň.

Cez Dunajskú Stredu prechádza z ciest II. triedy cesta II/507, ktorá je vedená v severojužnom smere z Gabčíkova do Žiliny. Pre Dunajskú Stredu má význam ako jedna z radiálnych ciest, ktorá spája toto mesto s okolitými obcami a slúži pre napojenie mesta na rýchlostnú cestu R1 v smere na Žilinu. Pre Gabčíkovo má cesta II/507 význam ako jedno z možných napojení na I/63.

Cesta II/506 slúži pre alternatívne napojenie Gabčíkova na cestu I/63. Začiatok má v obci Báč v križovatke s cestou I/63 a je vedená pozdĺž vodného diela Gabčíkovo juhovýchodným smerom k ceste I/13 do obce Medved'ov.

Cesty III. triedy dopĺňajú sieť ciest I. a II. triedy. Ich zastúpenie v riešenej oblasti je relatívne husté, predovšetkým západne od Dunajskej Stredy. Cesty slúžia k vzájomnému prepojeniu obcí, dopĺňajú radiálny systém ciest v území a sprístupňujú nadradenú cestnú sieť. Spolu s cestami II/507 a II/572 zaisťujú napojenie Dunajskej Stredy na cestu I/63. Schéma všetkých ciest vrátane ciest III. triedy je znázornená na nasledujúcom obrázku.



Obrázok 5 Schéma cestnej siete v riešenej oblasti (zdroj IS MCS, SSC)

Z hľadiska obslužnosti riešeného územia železničnou dopravou prechádza Dunajskou Stredou železničná trať č.131 Bratislava – Komárno. Ide o jednokolejnú, neelektrifikovanú trať. Je to jediná železničná trať v okrese Dunajská Streda, ktorá je trasovaná v rovnakom smere ako cesta I/63. Je využívaná osobnými vlakmi a regionálnymi expresmi do Bratislavy (každú hodinu) a do Komárna (každé dve hodiny). V špičkových časoch idú vlaky do Bratislavy každých

20 minút. Zastávky sú v riešenej oblasti zriadené v obciach Michal na Ostrove, Orechová Potôň, Veľké Blahovo, Dunajská Streda a Kútniky, regionálne expresy zastavujú iba v zastávkach Dunajská Streda a Kútniky. Obslužnosť predovšetkým z Dunajskej Stredy smerom na Bratislavu je možné hodnotiť ako veľmi dobrú, dochádzkový čas do Bratislavy je približne jedna hodina.



Obrázok 6 Schéma železničných tratí (Zdroj: MDV SR)

Zvyšok územia je obsluhovaný regionálnou autobusovou dopravou. Nadväznosť autobusovej a železničnej dopravy zaisťuje uzol Dunajská Streda, kde je železničná a autobusová stanica vo vzájomnej blízkosti. Spojenie Gabčíkova s hlavným mestom je výhodnejší pri využití iba autobusových spojov.

Mestský systém MHD sa v riešenom území vyskytuje iba v Dunajskej Strede. Sú tu prevádzkované dve pravidelné autobusové linky a jedna linka turistická.

Z hľadiska sociodemografickej charakteristiky územia

Najvýznamnejším sídlom v riešenej oblasti je mesto Dunajská Streda, významným cieľom ciest je aj mesto Gabčíkovo. Medzi obce v riešenom území s viacej ako 1 000 obyvateľmi patria Holice, Horná Potôň, Kostolné Kračany, Kráľovičove Kračany, Kútniky, Malé Dvorníky, Orechová Potôň, Veľké Blahovo, Veľké Dvorníky, Vrakúň a Vydrany

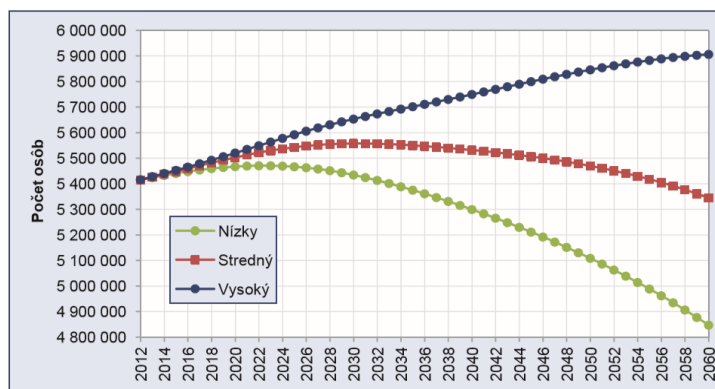
V Dunajskej Strede žije 22 500 obyvateľov, je okresným mestom. Nachádza sa v oblasti Žitného ostrova v južnej časti Trnavského samosprávneho kraja. Skladá sa z troch častí: Dunajská Streda, Malé Blahovo a Mliečany, rozloha katastrálnych území je 31,5 km². Obchodné príležitosti sa nachádzajú vo východnej časti mesta a sú prístupné po cestách II/507 a II/572. Pracovné príležitosti sú v priemyselných parkoch u všetkých hlavných vstupov do mesta, časť príležitostí sa nachádza aj v centrálnej časti mesta. V južnej časti mesta, v blízkosti cesty I/63 sa nachádza terminál kontajnerovej prepravy. V dochádzkovej vzdialenosti 40 km sa nachádza hlavné mesto Bratislava. Krajské mesto Trnava je od Dunajskej Stredy vzdialené 60 km.

V Gabčíkove žije 5 300 obyvateľov. Nachádza sa v južnej časti Trnavského samosprávneho kraja, južne od Dunajskej Stredy, v oblasti Žitného ostrova, v blízkosti priehradnej nádrže vodného diela Gabčíkovo. Rozloha katastrálneho územia je 52,4 km². V meste sa nachádzajú iba základné obchodné a pracovné príležitosti, dochádzková vzdialenosť do okresného mesta Dunajská Streda je 15 km. Dochádzková vzdialenosť do hlavného mesta je 45 km, do krajského mesta 70 km.

Vývoj demografických a socioekonomických ukazovateľov podľa „Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky do roku 2060“ predpokladá populačný vývoj Slovenska v troch scenároch: Vysoký, Nízky a Stredný scenár vývoja.

Pre účely projektu sa predpokladal stredný scenár vývoja.

Stredný scenár vývoja predpokladá, že počet obyvateľov Slovenska sa bude zvyšovať do roku 2030, po tomto období dôjde ku stabilnému poklesu počtu obyvateľov. V záverečnom roku dopravnej prognózy, ktorým je rok 2045, je počet obyvateľov Slovenska 101% počiatočného stavu, v roku 2030 je počet obyvateľov 102% počiatočného stavu..



Obrázok 7 - Prognóza počtu obyvateľov Slovenska do roku 2060

Kultúrohistorické pamiatky

Navrhovaná trasa vedie mimo kultúrnych a historických pamiatok, ako aj architektonicky významných budov. Napriek tomu, pri následnej príprave je však potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z.z.

Najvýznamnejšie objekty pamiatkového záujmu území:

- **Kostol** rímskokatolícky gotický z konca 14. storočia, zbarokizovaný koncom 17. storočia a v 18. storočí, zvyšky gotickej nástennej maľby (Dunajská Streda)
- **Kaštieľ** 'Žltý' barok, zo začiatku 18. storočia, upravený klasicisticky začiatkom 19. storočia **Súsošie** Trojice neskorobarokové z roku 1777 a socha Mikuláša neskorobaroková z roku 1788 (Dunajská Streda)
- **Kaštieľ** 'Biely' neskoroklasicistický z 2. polovice 19. storočia, ale v súčasnosti už neexistuje (Dunajská Streda)
- **Kostol** evanjelický neogotický z roku 1883. (Dunajská Streda)
- Synagóga – bola najväčšou židovskou modlitebňou na Žitnom ostrove, bola postavená v r. 1870 a v r. 1945 ju zasiahla bomba a v r. 1951 ju zbúrali. (Dunajská Streda)
- Varmesova vila - je to secesná vila, ktorej pôvodným vlastníkom bola rodina Vermesovcov, bola postavená na prelome 19. a 20. stor. (Dunajská Streda)
- Židovský cintorín (Dunajská Streda)
- Vojenský cintorín (Dunajská Streda)

Pamätníky:

Sv. Štefana, Ústavnosti a milénia maďarského kresťanstva, Pamätník revolučných rokov 1848/49, Zosnulým v 1. a 2. sv. vojne, Zosnulým v 2. sv. vojne, Obetiam diktatúr, Obetiam holokaustu MEMENTO, Pamätník rómskeho holokaustu, Súsošie Kalvárie na Mestskom cintoríne,, Busta Jána Bihariho, Socha pelikána, ktorý kŕmi svoje mláďatá, Pamätník Trianonu, Socha sv. Mikuláša –sagrálna pamiatka z roku 1785, Pamätník odsunutým občanom maďarskej národnosti, Pamätná tabuľa Jánosa Esterházyho, Pamätná tabuľa Árpáda Vámbéryho, Pomník obetí holokaustu na židovskom cintoríne (Dunajská Streda)

Budova Radnice (Dunajská Streda)

Budova Galéria Art Ma(Dunajská Streda)

Ostatné pamiatky:

- **Kostol** katolícky klasicistický z roku 1790, upravený v 2. polovici 19. storočia (Dolný Bar)
- **Mariánsky stĺp** z roku 1875(Dolný Bar)
- **Kaštieľ** neoklasicistický z konca 19. storočia (Dolný Bar)
- Kostol rímsko katolícky gotický z 15 storočia upravený v roku 1746 a v 1. polovici 19. storočia (Dolný Štál)
- Kostol reformovaný tolerančný z roku 1786, veža z roku 1825(Dolný Štál)
- **Kostol** rímsko-katolícky klasicistický z roku 1820 (Kostolné Kračany)
- **Zvonica** v Blažove a menšie sakrálne pamiatky (**Ústredný kríž** cintorína v Blažove **Prícestný kríž**, Božia muka pri bratislavskej cestev Hegybeneéte (Kútniky)

- Socha sv. Jána Nepomuckého - neskorobaroková- NKP, (Povoda)
- Pomníky padlým v 2. svetovej vojne (Povoda)
- Zvonice v m. č. Pódafa, Čenkesfa, Lidér Tejed (Povoda)
- Hlavné kríže cintorínov a dobové náhrobníky v areáloch cintorínov v m. č. Lidér Tejed, Čenkesfa, Pódafa (Povoda)
- Kostol rímsko katolícky gotický z 2. polovice 14. storočia, renesančne upravený a barokovo prestavaný v roku 1760 (Vrakúň)
- Maľba od E. Massányiho z roku 1959 (Vrakúň)
- Kaplnka baroková z roku 1740 (Vrakúň)
- Kaštieľ klasicistický z 2. polovice 18. storočia (Vrakúň)
- Prícestné sochy asi od A. Brandla zo 60. rokov 19. storočia a od A. Rigeleho zo začiatku 20. storočia (Vrakúň).

Z hľadiska archeologických lokalít

V priestore plánovanej trasy rýchlostnej cesty R7 a jej blízkom okolí bol v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie uskutočnený archeologický prieskum (Archeologický ústav SAV Nitra, Mgr. Oravkinová, PhD., 11/2019), ktorý tvorí časť F.9 DÚR.

Podľa prieskumu je v trase R7 evidovaných minimálne 8 archeologických lokalít v piatich vyznačených úsekoch. Z tohto dôvodu bude nevyhnutné vykonať záchranný archeologický výskum na uvedených náleziskách v čase pred realizáciou stavby.

Na základe vykonaného prieskumu je výskyt archeologických lokalít v rozsahu stavby pravdepodobný. Potvrdzujú to výsledky povrchového prieskumu vedeného v línii rýchlostnej cesty, ktorý indikuje osídlenie viacerých známych, ale aj nových doteraz neevidovaných polôh. Náleziská boli v záujmovom území doteraz detegované len vďaka povrchovým zberom a systematickým leteckým prieskumom, pričom regulárne archeologické výskumy evidujeme len sporadicky. Tieto boli zväčša priestorovo ohraničené plochou stavebnej činnosti a neboli preskúmané v celistvosti. Časť nálezov je staršieho dátá, resp. malej preukaznej hodnoty a dnes už presnejšie nelokalizovateľná. Uvedený počet archeologických lokalít, ktoré ležia priamo v telese rýchlostnej cesty alebo v jej bezprostrednej blízkosti preto nemusí byť konečný. V súvislosti s historickým osídlením regiónu je navyše reálny predpoklad výskytu nových archeologických nálezov, resp. situácií, ktoré by mohli priniesť ďalšie poznatky o rozsahu a štruktúre už známych sídliskových areálov. Nemožno preto vylúčiť, že sa počas realizačných prác objavia nové archeologické lokality mimo a v prioritných oblastiach, ktoré sú zvýraznené na mapách.

Preto v rámci záverov z prieskumu je odporúčané zabezpečiť odborný archeologický dohľad počas odhumusovania celej trasy rýchlostnej komunikácie, rovnako ako pri ostatných zemných a výkopových prácach. Zároveň je odporúčané realizáciu záchranného archeologického výskumu spojeného s výberovým geofyzikálnym prieskumom a sondážou v rozsahu vyznačených areálov predpokladaných nálezísk.

Doteraz zaevidované archeologické náleziská, ktoré sú situované v blízkosti a širšom okolí, svojim charakterom nezabraňujú výstavbe rýchlostnej cesty. Avšak je nutné náležite zabezpečiť ich archeologický výskum a postupovať v zmysle zákona 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Z hľadiska krajiny a geomorfologického členenia

Štruktúra krajiny je výsledkom dlhodobého historického vývoja. Odráža využitie prírodnej krajiny človekom. Vzniká v dôsledku pôsobenia človeka na prírodné ekosystémy, ich využívaním, prejavujúcim sa pretváraním a ovplyvňovaním vlastností zložiek krajiny. Štruktúra krajiny záujmového územia vyplýva z jej funkčného zamerania. Záujmové územie predstavuje typická nížinná poľnohospodárska krajina so sústredenými vidieckymi sídlami.

V rámci hodnoteného územia možno vyčleniť nasledovné základné prvky krajinej štruktúry:

- Lužné lesy – zvyšky týchto lesov sú sústredené do okolia mŕtvych ramien.
- Krajinná vegetácia – má charakter rozptýlenej zelene v rámci poľnohospodárskej krajiny – remízky, háje, vetrolamy, sprievodná vegetácia pozdĺž komunikácií, melioračných kanálov a iné. Jej zastúpenie v intenzívne poľnohospodársky využívannej krajine je veľmi nízke.

- Vodné plochy a vodné toky – najvýznamnejším prvkom v danom území je tok Kanála Gabčíkovo-Topoľníky. Vodné plochy tvoria významný krajinotvorný prvok v poľnohospodárskej krajine, pričom niektoré sú súčasťou chránených území, prípadne sú súčasťou rekreačných, záhradkárskych a chatových osád.
- Orná pôda – je plošne najrozsiahlejším prvkom krajinnej štruktúry záujmového územia. Rozvoj poľnohospodárstva v území podmieňujú veľmi priaznivé prírodné podmienky – ide o oblasť veľmi úrodných pôd s priaznivými klimatickými podmienkami
- Trvalé kultúry – najväčšie zastúpenie majú záhrady a ovocné sady, vinohrady :
 - ovocné sady – ide o veľkoplošné zväčša intenzívne využívané pozemky zamerané na produkciu ovocia
 - záhrady a záhradkárske osady – záhrady majú charakter prídomových záhrad, záhradkárskych osád, rekreačných oblastí a pod..
- Zastavané a ostatné plochy – podľa charakteru ich možno rozdeliť do viacerých skupín:
 - obytné areály
 - objekty občianskej vybavenosti – zariadenia na uspokojenie sídelných potrieb obyvateľstva
 - športovo-rekreačné objekty, záhradkárske osady
 - rekreačné chaty – sú situované na brehoch vodných plôch
 - priemyselné areály rôzne – v danom území majú len lokálne zastúpenie v rámci podnikateľských aktivít v jednotlivých obciach
 - vodohospodárske objekty – zastúpené ochrannými protipovodňovými hrádzami a objektami pre reguláciu
 - energetické objekty – zastúpené rozvodňami elektrickej energie
 - poľnohospodárske areály – zastúpené prevažne jednotlivými dvormi poľnohospodárskych podnikov (družstiev)
- Plochy existujúcej ťažby a spracovania štrkopieskov
- Objekty poľovníckych združení a horárne
- Sakrálné objekty, cintoríny, pomníky
- Líniové dopravné prvky – dajú sa rozčleniť na nasledovné prvky:
 - cestné komunikácie: v danom území sa nachádzajú cesty I., a II. triedy a to cesta I/63, II/507, II/573, III. tried, lokálne a miestne komunikácie a sieť poľných a obslužných ciest
 - železničné trate – územím prechádza železničná trať č. 131 Bratislava – Komárno
- Líniové prvky – elektrické vedenie a stanice – v území sa nachádzajú distribučné stanice, ktoré sú napojené na vzdušné vedenie na 22kV, 110kV a 400kV, ako aj 2 x 400 kV
- Líniové prvky – produktovody – nachádzajú sa trasy vodovodu, káblových vedení, väčšinou vedené pod zemským povrchom.

Trasy navrhovaných variantov sú v prevažnej časti vedené po plochách poľnohospodárskeho pôdneho fondu, križovanie vodných tokov prekonáva mostnými objektmi.

V zmysle geomorfologického členenia Slovenska predmetné územie patrí do oblasti Podunajskej nížiny, celku Podunajská rovina. Podunajská rovina predstavuje mladú štruktúrnú poriečnu rovinu, ktorej vývoj v dôsledku tektonickej lability prebieha aj v súčasnosti. Denivelácia povrchu terénu je nepatrná, vyvýšeniny sú ploché. Celkový sklon územia od Dunajskej Stredy je zo SZ na JV, maximálne výšky územia dosahujú 115 m n.m. Reliéf územia v prevažnej časti úseku R7 je plochý s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Táto jednotvárná rovina je rozčlenená iba vodnými tokmi Klátovského ramena a Malého Dunaja, ich mŕtvymi a živými ramenami a hustou sieťou hydromelioračných kanálov. Z hľadiska typologického členenia reliéfu sa územie vyznačuje fluvialným reliéfom. Modelovanie reliéfu v súčasnosti je veľmi pomalé a prebieha hlavne pôsobením akumulačno-erózných fluvialnych procesov riečnych tokov.

Z hľadiska klimatických pomerov

Sledované územie patrí do klimatickej oblasti teplej, ktorá má priemerne 50 a viac letných dní za rok (s denným maximom teploty vzduchu až 25°C). Ročný úhrn zrážok sa pohybuje okolo 530 - 650 mm. V rámci danej klimatickej

oblasti patrí územie do teplého, suchého okrsku s miernou zimou a s dlhším slnečným svitom - vo vegetačnom období nad 1 500 hodín. Oblasť je vlhovo deficitná, hlavný deficit je vo vegetačnom období a je zhoršovaný častými vetrami. Prevláda severozápadné prúdenie.

Tabuľka 2 Priemerné teploty v jednotlivých mesiacoch v roku (°C) za obdobie 1990 až 2015

Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
°C	-1	0-1	4-5	9-10	15	18	20	20	15	10-9	5-4	1

Tabuľka 3 Priemerný úhrn zrážok v jednotlivých mesiacoch v roku (mm) za obdobie 1990 až 2015

Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
mm	30-35	30-35	35-40	45	50-60	45-50	60	50-60	45-50	50-60	50-60	50

Hĺbka priemerného premrzania je 60-70 cm, v extrémnych zimách je to 90-100 cm.

Z hľadiska geodynamických javov

Na záujmovom území prebiehajú procesy súvisiace s činnosťou riek a s rušivou i akumulácnou činnosťou vetra, priaznivé podmienky pre eolickú činnosť vytvára suchá polostepná klíma s ročnými zrážkami menej ako 600-550 mm za rok, ako aj veľké rozšírenie piesčitých a prachovitých fluvialných sedimentov, ktoré najmä po jarom rozmrazení a nakyprení pomerne ľahko podliehajú rozvíjaniu prevládajúcimi severozápadnými vetrami.

Najvýznamnejšie geodynamické procesy sú úzko viazané na činnosť tokov Dunaja. Dunaj opúšťajúc antecedentnú Devínsku bránu prichádza do tektonicky poklesávajúcej panvy, kde svoju spádovú krivku vyrovnáva nanášaním mohutných akumulácií náplavového kužeľa siahajúceho od Bratislavy až po okolie Kližskej Nemej. Meraniami sa zistilo, že v okolí Gabčíkova sa dno rieky zvýšilo v priebehu 50 rokov až o 150 cm a práve o toľko sa relatívne zmenšila aj výška ochranných hrádzi. Zeminý v podloží hrádzi sú najmä za vysokých vodných stavov vystavené zvýšenému hydrodynamickému tlaku vody, presakujúcej popod hrádze. Dochádza k sufózii jemnozrnných častíc zo štrkových i piesčitých vrstiev a vznikajú sufózne vývery. Indikujú porušenie filtračnej stability podzákladia hrádzových telies. V konečnom dôsledku to vedie k možnému pretrhnutiu hrádzi a k zaplaveniu širokého okolia.

Situácia sa však podstatne zlepšila vybudovaním sústavy vodných diel na Dunaji, odstránila sa aggradácia štrkov v brodovom úseku, znížilo sa nebezpečenstvo vzniku sufózie a prietrži ochranných hrádzi.

Z hľadiska seizmicity územia

Podľa seizmotektonickej mapy Slovenska (STN 73 0036 Seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií), projektovaná trasa rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Nové Zámky prechádza územím s výskytom seizmických otrasov od 5 - 7°MSK-64.

Podľa STN EN 1998-1/NA/Z2 – Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť, sa hodnotené územie nachádza v zdrojovej oblasti seizmického rizika 4, s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia $a_{gR}=0,30 \text{ m.s}^{-2}$.

Seizmická aktivita je spojená s mladými zlomami, ktoré majú smer SZ-JV, pričom seizmicky najexponovanejším územím je oblasť komárňanská, kde katastrofálne zemetrasenie postihlo Komárno v roku 1763. V súvislosti s výstavbou vodných diel na Dunaji sa prehodnocovala seizmicita územia a pre danú oblasť sa udáva 6° až 7° M.C.S..

Z hľadiska geologickej stavby územia

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí záujmové územie do jedného geotektonicko-štruktúrneho celku Podunajská nížina.

Podunajská nížina tvorí panvu vyplnenú sedimentmi neogénu. Podlozie neogénu tvorí kryštalinikum Malých Karpát, ktoré počas druhohôr a začiatkom treťohôr bolo vystavené silnej denudácii a jeho povrch bol značne zarovnaný. Obdobie neogénu je však významnou zmenou v geologickom vývoji Podunajskej nížiny. Sedimentácia v jej okrajovej časti začína morskou transgresiou vo vrchnom tortóne. Dominujúcim členom vrchnotortónskych sedimentov sú sivé jemné piesčité slieňité íly, na báze s pieskom, štrkom a úlomkami granitov. V tomto období dochádza aj k tektonickému osamostatneniu masívu Malých Karpát spojených so vznikom okrajových poklesových zlomov, ktorými je Podunajská nížina ohraničená na SZ.

Po prerušení sedimentácie vplyvom moldavskej fázy nasleduje nová transgresia začiatkom sarmatu, pre ktorý sú príznačné synsedimentárne poklesy panvy pozdĺž tortónskych zlomov. Hlavné zastúpenie majú zelenosivé slieňité íly s polohami pieskov, na báze s hrubými pieskami a štrkami s okruhlíkmi malokarpatských granitov.

Koncom sarmatu vplyvom attickej fázy bola sedimentácia opäť prerušená a pri poklese panvy začiatkom panónu dochádza k transgresii kaspibackického jazera. Týmto poklesom začína hlavné obdobie vývoja Podunajskej nížiny

a sedimenty pliocénu nadobúdajú z celkovej mocnosti neogénnej výplne značnú prevahu. Panón sa vyznačuje nekľudnou sedimentáciou a rôznorodým faciálnym vývojom.

Začiatkom pontu ústredná časť Podunajskej nížiny silne poklesla a sedimentácia nadobudla jazerný ráz. Sedimenty pontu sú vývojovo značne jednotné zastúpené pestrými rôzne piesčitými slieňitými ílmi ojediniele s polohami slieňitých pieskov často stmelených.

Sedimentácia trvala až do konca pontu, nakoniec však nadobúda fluviálny ráz, kde jej najvyššie členy sú štrkopieskové uloženiny levantkvartéru. Usadením týchto vrstiev končí vývoj neogénu Podunajskej nížiny, pričom však jej centrálna časť poklesáva naďalej i v kvartéri a jej klesajúca tendencia pretrváva dodnes. Svedčí o tom najmä mocnosť štvrtohorných dunajských sedimentov.

Druhá etapa vývoja kvartérnych sedimentov prebiehala od začiatku mindela do konca neskorého glaciálu würmu. Hranica medzi eopleistocénom a periglaciálnym pleistocénom je výrazná. Prejavuje sa hlavne v typickej stavbe fluviálnych sedimentov, ktoré v tomto období majú charakter kontratívneho fluviálu. Fluviál sedimentoval v podmienkach neustáleho tektonického poklesávania. Na eopleistocénnych jazerných, resp. jazerno-riečnych sedimentoch sa uložil vrchný komplex kvartérnych sedimentov. Na povrch vystupuje najmä v hornej časti jadra Žitného ostrova. Jeho hrúbka nie je všade rovnaká (pod Bratislavou je to asi 20 m, v okolí Komárna 8-12 m, v okolí Gabčíkova dosahuje 130-150 m). Na jej stavbe sa zúčastňujú korytové, nivné fácie a fácie mŕtvych ramien, ktoré sú superpozične cyklicky na seba naložené. Korytové fácie prevládajú a nivné fácie a fácie mŕtvych ramien sú zničené alebo sa zachovali v rôznych hĺbkach vo forme šošoviek. K zničeniu týchto facií došlo vplyvom bočnej erózie migrujúceho koryta Dunaja. Sedimenty korytovej fácie reprezentujú najmä glaciálne obdobia pleistocénu, ojedinelé výskyty nivných sedimentov interglaciálne obdobia. Na tomto vrchnom komplexe sa usadili sedimenty povrchového krytu Žitného ostrova. Ide o fluviálno-eolické /sprašové/ hliny, sedimenty nivnej fácie, fácie mŕtvych ramien, naviate a previate piesky, pochované pôdy. Výskyt sprašových hlín sa sústreďuje najmä na jadro Žitného ostrova, zriedkavejšie na pririečne a vnútorné nivy Dunaja a Malého Dunaja.

Najväčšie priestorové rozšírenie medzi sedimentmi povrchového krytu majú sedimenty nivnej fácie. Budujú pririečnu a vnútornú nivu Dunaja, Malého Dunaja a Vážskeho Dunaja. Na pririečnych a vnútorných nivách sú uložené na štrkoch a pieskoch korytovej fácie dunajsko-vážskeho komplexu, resp. na podložínych sprašových hlinách. Genéza nivných sedimentov je spätá predovšetkým so zmenami hydrodynamického režimu tokov Dunaja, Malého Dunaja a Vážskeho Dunaja. Tieto sedimenty sa tvorili v podmienkach širokej doliny, povodňové vody sa rozlievali od koryt riek, strácali rýchlosť a hneď pri korytách riek zhadzovali piesčité materiály vo forme korytových agračných valov. Ďalej na vnútorných nivách sedimentoval jemnejší materiál. Povrch pririečnych a vnútorných nív Dunaja, Malého Dunaja a Vážskeho Dunaja ako aj jadro Žitného ostrova je rozbrázdnený početnými mŕtvymi ramenami. Ich vývoj úzko súvisí so zmenou hydrosiete spôsobenou častým divočením riek, zmenou pôvodných riečnych koryt, odrezaním bočných ramien, meandrov Dunaja a Vážskeho Dunaja.

Reliéf územia dokresľujú izolované ostrovčekovité kopčeky, resp. pokryvy naviatych a previatych pieskov. Nachádzajú sa väčšinou v hornej časti územia. Ich vekové rozpätie je zaradené na koniec neskorého glaciálu würm - holocén.

Z hľadiska inžiniersko geologických pomerov

Podľa inžinierskogeologickej rajonizácie patrí prevažná časť územia do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin – Podunajská nížina, len najvýchodnejší úsek do Podunajskej pahorkatiny. V záujmovom území sú zastúpené nasledovné horninové formácie:

- formácia neogénnych sedimentov – molasová formácia
- formácia kvartérnych pokryvných útvarov

Formácia neogénnych sedimentov

V záujmovom území je molasová formácia prekrytá pomerne masívnym kvartérnym pokryvom, v dotknutom území na povrch vôbec nevystupuje. Tvoria ju jazerno-riečne sedimenty pontu.

V sedimentoch pontu o mocnosti niekoľko 100 m prevládajú slieňité a vápnité íly s vrstvami siltov hrúbky 0,5-3 m a šošovkami až prepláskami jemnozrnných a strednozrnných pieskov prevažne ílovitých až sitlovitých hrúbky do 1,5 m, výnimočne sú v nich polohy drobných štrkov mocnosti do 1-3 m. Íly a silty majú sivé, modrosivé, zelenosivé až sivohnedé sfarbenie, piesky sú zväčša sivé a sivohnedé, ojediniele hrdzavohnedé. Piesky a silty miestami vytvárajú polohy slabo stmelených pieskovcov a siltovcov. Zeminy obsahujú často rozptýlený uhličitán vápenatý, miestami aj sľudu alebo prímes organických látok.

V zrnitostnom zložení slieňitých ílov prevláda siltová frakcia (50-90%), u vápnitých ílov prevládajú ílovité častice (50-70%). Zastúpenie piesčitej frakcie sa pohybuje prevažne v rozmedzí 0-20%, miestami však až 50%.

Z ílovitých minerálov sa v íloch vyskytujú illit, muskovit, montmorillonit, kalcit a kremeň, vzhľadom na premenlivé zastúpenie jednotlivých minerálov sú charakterizované ako kaolinicko-illitické, kaolinicko-montmorillonitové a illiticko-montmorillonitové zeminy. Tomu zodpovedá aj klasifikácia zemín podľa STN 72 1001, pričom sú tieto zeminy zastúpené prevažne ílmi s nízkou, strednou a vysokou plasticitou so symbolom CL, CI, CH, menej sú zastúpené silty s nízkou plasticitou so symbolom ML, ojedinele až s vysokou plasticitou so symbolom MH. Polohy siltov ojedinele obsahujú prímies piesku a potom nadobúdajú charakter piesčitých ílov so symbolom CS až piesčitých siltov so symbolom MS. Preplástky a šošovky pieskov možno podľa STN 72 1001 klasifikovať prevažne ako piesok ílovitý so symbolom SC. Konzistencia zemín je prevažne pevná, ojedinele tuhá a tvrdá, miestami sú polohy slabo spevnených siltovcov a pieskovcov.

Formácia kvartérnych pokryvných útvarov

V tejto formácii možno vyčleniť nasledovné faciálno-genetické komplexy:

- komplex fluviálnych sedimentov
- komplex antropogénnych sedimentov

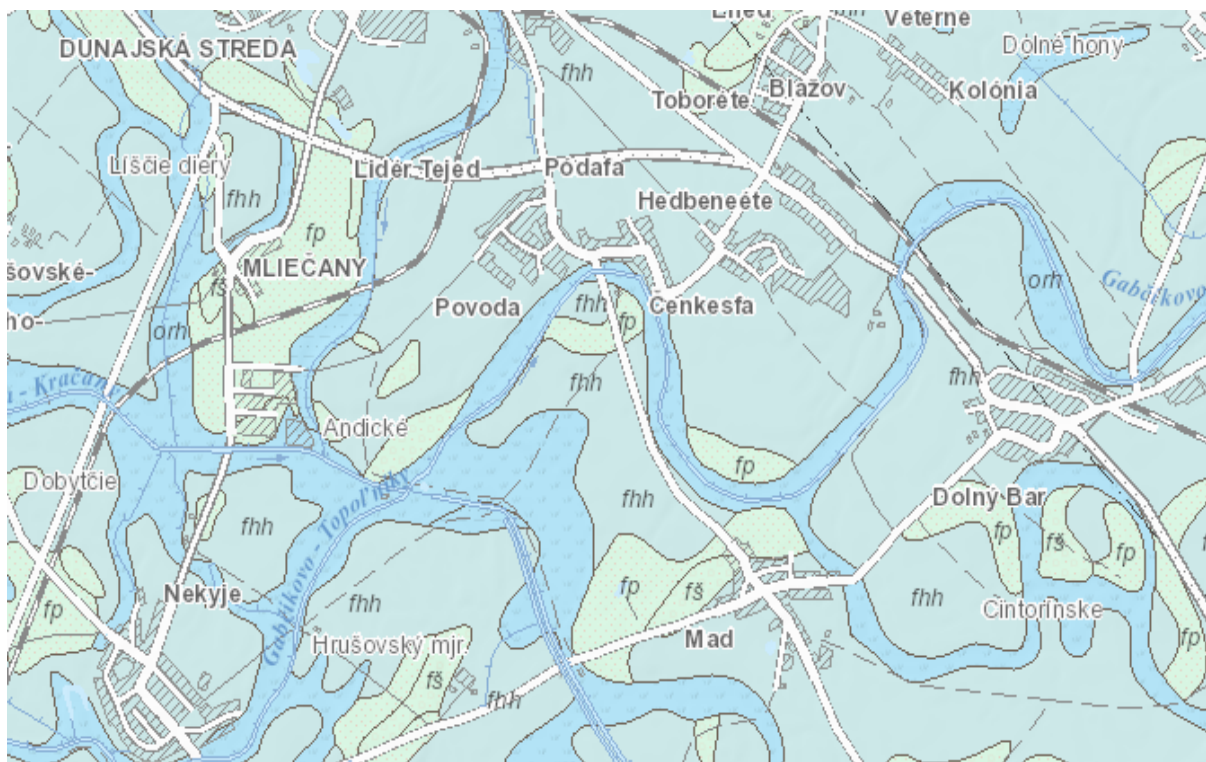
V komplexe **fluviálnych sedimentov**, ktoré sú najrozšírenejšie v celom záujmovom území, vyčleňujeme nasledovné litologické fácie:

- fácia nívnych sedimentov
- fácia príbrežných plytčín a agradačných valov
- korytová fácia

Nívné sedimenty vystupujú na prevažnej časti povrchu územia a sú zastúpené najmä jemnozrnnými zeminami, miestami s prímiesou piesku. Jedná sa o siltovité až ílovité zeminy s nízkou až strednou plasticitou prevažne tuhej konzistencie. Ich mocnosť je veľmi premenlivá, avšak v zásade sa pohybuje okolo 1-2 m, lokálne aj viac. Podľa STN 72 1001 nívné sedimenty možno klasifikovať ako jemnozrnné zeminy so symbolom MS silt piesčitý, CS íl piesčitý, ML, MI silt s nízkou až strednou plasticitou a CL, CI íl s nízkou až strednou plasticitou. V priloženej geologickej mape sú označené symbolom fhh.

K nívnym sedimentom možno pričleniť aj preplavené (resedimentované) prevažne piesčité zeminy ktoré tvorili pôvodne agradačné valy pozdĺž tokov. Podľa STN 72 1001 ich možno klasifikovať ako piesok s prímiesou jemnozrnné zeminy so symbolom S-F až piesok siltovitý so symbolom SM. Piesky sú kypré a dosahujú mocnosť okolo 2 m. V priloženej geologickej mape sú označené symbolom nph2.

Lokálne sa vyskytujú zeminy mäkkej až kašovitej konzistencie v depresiách a mŕtvych ramenách, prípadne aj s prímiesou organických látok. Podľa STN 72 1001 sa jedná najmä o piesčité silty so symbolom MS, piesčité íly so symbolom CS, pri vysokom obsahu organických látok dosahujú až charakter rašielín a sapropelov. Ich mocnosť môže lokálne presiahnuť 4-6 m. V priloženej geologickej mape sú označené symbolom orh.



Obrázok 8 Geologická mapa záujmového územia – Mliečany – Dolný Bar

Z hľadiska Hydrogeologickej charakteristiky

Hydrogeologické pomery záujmového územia sú podmienené geologickou stavbou, tektonickým vývojom, klimatickými, geomorfologickými pomermi a vplyvom vodného diela Gabčíkovo. Okolie Dunajskej Stredy patrí do hydrogeologického rájonu Q 052 „Kvartér JZ časti Podunajskej roviny“. Pokles územia vplyvom geotektonického vývoja a „dovozom“ štrkopieskového materiálu z riečno-jazerných systémov vznikla v tomto území depresia, ktorá je vyplnená štrkopieskovými kvartérnymi a neogénnymi sedimentami. Zavodnený komplex štrkov a pieskov kvartéru až rumanu dosahuje najväčšiu hrúbku v oblasti Gabčíkova a Baky (520 – 600 m).

Komplex kvartérnych piesčitých štrkov Žitného ostrova je napájaný Dunajom v úseku Vlčie hrdlo - Palkovičovo, v centrálnej najhlbšej časti (Gabčíkovská depresia) je vytvorená mohutná akumulácia podzemných vôd s odtokom v SV časti prevažne do Klatovského ramena a sústavy jeho kanálov. Tento režim odtoku je podmienený východným obmedzením Gabčíkovskej depresie dvoma gabčíkovskými zlomami priebehu JZ - SV, ktoré redukujú mocnosť štrkopieskov v južnej časti z cca 380 m na cca 42 m a v severnej časti v oblasti Klatovského ramena z cca 110 m na cca 36 m. Gabčíkovské zlomy a redukcia mocnosti štrkov SV smerom v dôsledku zlomov smeru SZ - JV takto vytvárajú prirodzenú bariéru prúdeniu podzemných vôd, ktoré sú v tomto priestore vytláčané k povrchu a odtekajú systémom Klatovského ramena. Celá táto štruktúra až po líniu východnejšieho Palkovičovského zlomu a na SV po tok M. Dunaja bola Nariadením vlády SSR č. 46 z 19/4/1978 vyhlásená za chránenú oblasť prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove (CHVO). Záujmové územie je súčasťou CHVO Žitný ostrov.

V poradí druhým zdrojom dopĺňovania podzemných vôd v celom záujmovom území sú zrážky. V celoročnej bilancii je množstvo zrážok o cca 15-20 % menšie, ako množstvo potenciálnej evapotranspirácie, zrážky by teda nemali mať kvantitatívny vplyv na zásoby podzemných vôd. V detailnejšom hodnotení je však táto bilancia zložitejšia: v mesiacoch X. – II. je množstvo zrážok vyššie ako výpar, dochádza teda k dopĺňovaniu zásob a v mesiacoch III. – VIII. prevláda množstvo potenciálneho výparu. V rámci podrobnejšieho štúdia tejto problematiky zrážky na hodnotenom území neprispievajú na zásoby podzemných vôd kvantitatívne, ale len kvalitatívne, t. j. negatívne ovplyvňujú kvalitu vrchnej zóny podzemných vôd výluhmi z pôdnej zóny.

Priepustnosť povrchového horizontu piesčitých štrkov spolu so zjemňovaním materiálov mierne klesá v smerom. V detailoch sa pohybuje rozptýl hodnôt koeficientov filtrácie rádovo od 5×10^{-2} m/s u štrkov až po 10^{-4} m/s u pieskov. Koeficient prietochnosti štrkov T sa v území pohybuje v rozmedzí 1-0,1 m²/s.

Podľa pozorovaní hladín podzemných vôd došlo po sprevádzkovaní vodného diela k miernemu vzdutiu hladín podzemnej vody v rozpätí 0 - 0,5 m takmer v celej oblasti. Po naplnení Hrušovskej zdrže sa hladiny podzemných vôd pohybujú väčšinou v hĺbkach od 2,0 do 3,0 m od terénu.

Lokalita	Nerast	Organizácia	Platnosť
Čakany	štrkopiesky	ZEDA Bratislava, s.r.o., 930 40 Štvrtok na Ostrove č. 437	bez obmedzenia
Čečýnska Potôň	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o.	predĺženie bez obmedzenia

Lokalita	Nerast	Organizácia	Platnosť
		Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	
Čečínska Potôň	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o. Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	bez obmedzenia
Čečínska Potôň	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o. Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	bez obmedzenia
Čečínska Potôň	štrkopiesky	GOBIO, s.r.o. Viničná 5, 949 01 Nitra	bez obmedzenia začatie 4.6.2008
Čečínska Potôň	štrkopiesky	IKRA s.r.o. Majakovského 393/3, 924 01 Galanta	predĺženie bez obmedzenia prerušenie od 17.7.2013
Eliášovce	štrkopiesky	CENO s.r.o. Dolné Diely 1, 925 23 Jelka	predĺženie bez obmedzenia prerušenie od 01.04.2014
Hviezdoslavov	štrkopiesky	PD NÁDEJ Malá Paka, družstvo 930 51 Malá Paka č. 100	predĺženie bez obmedzenia bez obmedzenia
Kostolné Kračany	štrkopiesky	AGROMEL, spol. s r.o. Kostolná Gala 65, 930 34 Holice	prerušenie činnosti od 21.12.2016
Kvetoslavov	štrkopiesky	FLÓRA BRATISLAVA, spol. s r.o. Vlčie Hrdlo, 824 12 Bratislava	predĺženie bez obmedzenia začatie po prerušení 20.12.2011
Oľdza	štrkopiesky	AGRIPENT spol. s r.o., Líščie Nivy 12, 821 08 Bratislava	bez obmedzenia
Oľdza	štrkopiesky	AGRIPENT spol. s r.o., Vajnorská 40, 831 03 Bratislava	bez obmedzenia
Oľdza	štrkopiesky	SKLÁDKY a ODPADY s.r.o. Líščie Nivy 12, 821 08 Bratislava	31.12.2027
Rastice	štrkopiesky	BEST PLACE, a.s. Hlinská 40, 011 18 Žilina	bez obmedzenia prerušenie činnosti od 07.11.2012
Vrakúň	štrkopiesky	GAZDA SLOVAKIA, spol. s r.o. Bažantia 1126/7, 930 05 Gabčíkovo	31.12.2020 obnovenie činnosti od 1.9.2014

Z hľadiska fyzikálno mechanických vlastností zemín

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

Pedologickým prieskumom bolo zistené, že na trase prieskumu dominujú pôdy čiernozeme a čiernice, ojedinelý výskyt organozeme. Po agronomickej stránke prevládajú pôdy produkčné až najproduktnejšie, miestami málo produkčné orné pôdy a menej produkčné polia a produkčné trávne porasty a málo produkčné polia a produkčné trávne porasty a produkčné TTP. Pôdy sa tu využívajú ako orná pôda.

Všeobecne možno konštatovať, že sa tu nachádzajú pôdy s alkalickou reakciou a so stredným až dobrým obsahom humusu, s veľmi vysokým obsahom vápnika a stredným obsahom draslíka, nízkym obsahom dusíka a nízkym obsahom fosforu.

Na základe hodnotenia kvality pôd a hrúbky kultúrnej vrstvy v jednotlivých sondách bola navrhnutá hrúbka skrývky pre celú trasu navrhovanej stavby. Vyhodnotenie výsledkov pedologického prieskumu trasy, určenie skrývky humózneho horizontu uvádzame v nasledovnej tabuľke

Tabuľka 5 Prehľad vhodnosti využitia ornice

ÚSEK ČÍSLO	DĹŽKA ÚSEKU OD – DO KM	KULTÚRA	HRÚBK A HUMÓZNEJ VRSTVY V MM	VHODNOSŤ POUŽITIA/ POZNÁMKA
1	0,000 – 0,069	roľa	300	vhodná
2	0,460 – 0,824	roľa	400	vhodná
3	0,824 – 0,902	roľa	350	vhodná
4	0,954 – 1,579	roľa	450	vhodná

5	1,613 – 2,112	roľa	450	vhodná
6	2.127 – 2,655	roľa	400	vhodná
7	2,655 – 2,754	roľa	350	vhodná
8	2,774 – 2,887	roľa s rýchlo rastúcimi drevinami, rašelinisko	400	čistočne vhodná
9	2,939 – 3,348	roľa	300	vhodná
10	3,364 – 4,080	roľa	300	vhodná
11	4,105 – 4,229	roľa	400	vhodná
12	4,315 – 4,354	roľa	400	vhodná
13	4,447 – 4,783	roľa	400	vhodná
14	4,818 – 5,268	roľa	400	vhodná
15	5,393 – 5,738	roľa	300	vhodná
16	5,760 – 5,979	roľa	300	vhodná
17	5,992 – 6,389	roľa	300	vhodná
18	6,394 – 6,498	roľa	300	vhodná
19	6,498 – 7,037	roľa	350	vhodná
20	7,037 – 7,610	roľa	300	vhodná
21	7,610 - 7,890	roľa	350	vhodná
22	7,968 – 8,172	roľa	300	vhodná
23	8,219 – 8,443	roľa	300	vhodná
24	8,443 – 8,586	roľa	350	vhodná

Trasa rýchlostnej cesty R7 prekonáva prekážky ako komunikácie, vodný tok, spevnené poľné cesty, remízky a tiež zamokrené plochy. Prehľad týchto údajov uvádzame v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka 6 Prehľad úsekov, ktoré nie sú vhodné pre použitie humóznej vrstvy

ČÍSLO ÚSEKU	KM ÚSEKU TRASY	POPIS ÚSEKU
1	0,069 – 0,460	Mliečanský kanál, les, ostatná plocha s lesným porastom
2	0,902 – 0,954	Asfaltová cesta II/507
3	1,579 – 1,613	Liderský kanál
4	2,112 – 2,127	Asfaltová poľná cesta so sprievodnou zeleňou
5	2,754 – 2,774	Remízka
6	2,887 – 2,939	Kanál Gabčíkovo -Topoľníky
7	3,348 – 3,364	Spevnená poľná cesta so sprievodnou zeleňou
8	4,080 – 4,105	Asfaltová cesta III/1394
9	4,229 – 4,315	Kanál Gabčíkovo -Topoľníky, sprievodná zeleň
10	4,354 – 4,447	Zamokrená plocha s porastom rákosia
11	4,783 – 4,818	Remízka
12	5,268 – 5,393	Zamokrená plocha s porastom rákosia, kanál Gabčíkovo -Topoľníky
13	5,738 – 5,760	Spevnená poľná cesta so sprievodnou zeleňou
14	5,979 – 5,992	Asfaltová cesta III/1397
15	6,389 – 6,394	Poľná cesta

16	7,890 – 7,968	Mŕtve rameno s lesným porastom
17	8,172 - 8,219	Asfaltová cesta I/63

Z hľadiska koróznej agresivity prostredia

V posudzovanej lokalite na základe geofyzikálneho prieskumu (GEOPAS s.r.o. september - jún 2020 príloha F.7 dokumentácie DÚR) boli zistené hodnoty zdanlivých odporov, zodpovedajúce:

- I. stupňa (nad 100 Ωm – 91 výskytov),
- **II. stupňa (50 - 100 Ωm – 43 výskytov),**
- **III. stupňa (23 – 50 Ωm – 49 výskytov) a**
- **IV. stupňa (do 23 Ωm – 15 výskytov) koróznej agresivity prostredia.**

Meraniami pre stanovenie prítomnosti elektrického jednosmerného prúdového poľa v zemi (bludné prúdy) boli na skúmanom území zaznamenané hodnoty, zodpovedajúce II., strednému stupňu koróznej agresivity ($0,1 - 3 \text{ } \mu\text{A}/\text{m}^2$ – 30 výskytov) a III. stupňa – zvýšená korózna agresivita ($3 - 100 \text{ } \mu\text{A}/\text{m}^2$ – 21 výskytov). Minimálne v jednej zo sledovaných hĺbkových úrovní boli hodnoty J_p zodpovedajúce zvýšenej agresivite zaznamenané na bodoch MLDB-202-1, MLDB-204-1; MLDB-204-4, MLDB-206-2, MLDB-206-3, MLDB-207-2, MLDB-208-1, MLDB-209-1, MLDB-209-3 a MLDB-210-1.

Na žiadnom z meraných bodov neboli zistené výraznejšie zmeny v priebehu intenzity elektrického poľa počas doby merania, a teda ani v hustote bludných prúdov.

Na základe výsledkov geoelektrického korózneho prieskumu je na SO 203-00; 206-00; 207-00 a 209-00 navrhovaný stupeň ochranných opatrení IV. Na SO 202-00; 204-00; 208-00 a 210-00 je potrebné, na základe výsledkov geoelektrického korózneho prieskumu, uvažovať s III. stupňom ochranných opatrení, na objektoch SO 201-00 a 205-00 (na základe výsledkov geoelektrického korózneho prieskumu) postačuje II. stupeň ochranných opatrení. Prehľadne je navrhovaný stupeň ochranných opatrení pre jednotlivé stavebné objekty v súlade s výsledkami geoelektrického korózneho prieskumu je zhrnutý v nasledovnej tabuľke.

Tabuľka 7 Prehľad navrhovaných stupňov ochrany mostných objektov

číslo	objekt	Merané body	Stupeň opatrení
201-00	Most nad R7 v km 0.7 v MÚK Mliečany	MLDB201-1 - MLDB201-4	II.
202-00	Most na R7 v km 1.35 nad Lidérskym kanálom	MLDB202-1 – MLDB202-2	III.
203-00	Most nad R7 v km 1.95 na miestnej komunikácii	MLDB203-1 – MLDB203-2	IV.
204-00	Most na R7 v km 2.73 nad kanálom Gabčíkovo - Topoľníky	MLDB204-1 – MLDB204-4	III.
205-00	Most na R7 v km 3.9 nad komunikáciou III/1394	MLDB205-1 – MLDB205-2	II.
206-00	Most na R7 v km 4.12 nad kanálom Gabčíkovo - Topoľníky	MLDB206-1 – MLDB206-4	IV.
207-00	Most na R7 v km 5.2 nad kanálom Gabčíkovo - Topoľníky	MLDB207-1 – MLDB207-4	IV.
208-00	Most na R7 v km 5.9 nad komunikáciou III/1395	MLDB208-1 – MLDB208-2	III.
209-00	Most na R7 v km 7.75 nad mokradťou	MLDB209-1 – MLDB209-5	IV.
210-00	Most nad R7 v km 8.18 v MÚK Dolný Bar	MLDB210-1 – MLDB210-4	III.

Z hľadiska vodohospodársky chránených území

Rieka Dunaj so svojou sústavou ramien predstavuje dominujúci faktor pri tvorbe zásob a kvality podzemných vôd. Dunajské štrkové náplavy sú významnou zásobárňou podzemných vôd a predstavujú najväčšiu akumuláciu podzemných vôd v strednej Európe. Hlavným zdrojom podzemných vôd sú infiltrované vody Dunaja, pričom najväčšie zdroje pitných vôd sú situované v príbrežnej zóne rieky. Z vyššie uvedeného je toto územie legislatívne chránené (NV SSR č. 46/1978 Zb.) a celé patrí k významnej chránenej vodohospodárskej oblasti **CHVO Žitný ostrov**. Chránená vodohospodárska oblasť na Žitnom ostrove má plochu takmer 1 400 km², čo je asi iba 20 % (jedna pätina) z celkovej plochy (asi 7 tisíc km²) všetkých CHVO na Slovensku. Na jej území sa nachádzajú najväčšie zásoby pitnej vody zo zdrojov podzemnej vody v Európe (17,3 m³/s, t.j. 17 300 litrov za sekundu); toto množstvo stačí pre zásobovanie pitnou vodou (bez úpravy) 10 100 000 obyvateľov pri priemernej spotrebe 150 litrov na obyvateľa za deň.

Z hľadiska ochranných pásiem vodárenských zdrojov

V trase rýchlostnej cesty sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.

Z hľadiska biotopov národného a európskeho významu

Prieskum biotopov bol vykonaný v mesiaci apríl - máj 2020. Ako podklad pre hodnotenie a následné zakreslenie do situácie bolo použité zameranie územia a terénny prieskum.

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

Hodnotené územie predstavuje koridor plánovanej Rýchlostnej cesty R7 v úseku Mliečany – Dolný Bar. Trasa prechádza intenzívne poľnohospodársky využívanou krajinou, bez významných ekostabilizačných prvkov. V mapovanom úseku boli zaznamenané rastlinné druhy ktoré sú zaradené medzi invázne druhy podľa zákona č. 150/2019 Z.z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia inváznych nepôvodných druhov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.:

- *Solidago canadensis* (zlatobyľ kanadská)
- *Solidago gigantea* (zlatobyľ obrovská)
- *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý)
- *Fallopia japonica* (pohánnkovec japonský)
- *Lycium barbarum* (kustovníca cudzia)
- *Ailanthus altissima* (pajaseň žliazkatý)
- *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý).

Podľa § 3 odsek (2) je vlastník alebo správca pozemku povinný za podmienok a spôsobom, ktoré mu stanoví ministerstvo vykonávacím predpisom, odstraňovať zo svojho pozemku invázne pôvodné druhy uvedené v národnom zozname alebo zozname Európskej únie a starať sa o pozemok tak, aby sa zamedzilo ich šíreniu. Zachytený bol aj výskyt nepôvodných druhov, ktoré sa správajú invázne, zaradené boli na základe aktualizovaného vedeckého zoznamu nepôvodných druhov cievnatých rastlín, napr.:

- *Aster novi-belgii* (astra novobelgická)
- *Robinia pseudoacacia* (agát biely).

V hodnotenom území boli zaznamenané nasledovné biotopy:

Biotopy kategórie A

Biotop európskeho významu - Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy

Charakteristika biotopu a výskyt v záujmovom území: Biotop sa vyskytuje na alúviách väčších riek v nížinách a teplejších oblastiach pahorkatín do nadmorskej výšky 300 m. V území bol zaznamenaný na staničení km 0,1 až 0,2. V záujmovom území ide o fragment lesného porastu, ktorý sa nachádza juhovýchodne od Mliečanského kanála. Cenný je tým, že sú v ňom prevažne zastúpené druhy prirodzeného zloženia ako sú javor poľný (*Acer campestre*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*) a najmä mohutné exempláre topoľ biely (*Populus alba*). Susediaci porast je ruderalizovaný, s výskytom nelegálnych skládok rôzneho odpadu a s hojným výskytom inváznych druhov rastlín, ktoré miestami prenikajú aj do tohto porastu.

Biotop národného významu - Kr8 Vrbové kroviny stojatých vôd

Charakteristika biotopu a výskyt v záujmovom území: Vyskytujú sa od planárneho do submontánneho stupňa (200 – 900 m n. m.). Najrozšírenejšie sú v alúviách veľkých riek na Borskej nížine, Podunajskej rovine a Východoslovenskej rovine.

V území bol biotop zaznamenaný na 1 lokalite v staničení km 4,3 až 4,4. Ide o porasty vrby popolavej (*Salix cinerea*), ktoré rastú v komplexe s biotopom Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí.

Ostatné biotopy kategórie B:

- P – intenzívne využívaná orná pôda – tento biotop v mapovanom úseku prevláda, zastúpené sú veľkoblokové polia
- Lp – líniové porasty stromov (pozdĺž vodných tokov, komunikácií, medzí ap.) – biotop je území zastúpený hlavne stromoradiím pri ceste I/63. menšie líniové porasty sa nachádzajú pri ceste III. triedy či pri poľných cestách
- Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí
- X9 Porasty nepôvodných drevín – v území sa vyskytuje niekoľko lesných porastov, v ktorý je dominantným druhom *Populus x canadensis* (topoľ kanadský) v staničení km 4,2 až 4,3 a km 7,8 až 8,0.
- X9 Porasty nepôvodných drevín – porast rýchlorastúcich topoľov v staničení km 2,75 až 2,9
- X3 Nitrofilná ruderalná vegetácia mimo sídiel – zaznamenané na okrajoch porastov nelesnej drevinovej vegetácie.

Mokrade

Podľa databázy mokradí, ktorú spravuje ŠOP SR a je dostupná na stránke <http://www.sopsr.sk/cinnost/biotopy/mokrade/MokrSlov/tab6.htm> sa v záujmovom území, ktorým prechádza koridor rýchlostnej cesty R7 Mliečany – Dolný Bar, nenachádza žiadna mokraď.

Z hľadiska migračných ciest živočíchov

V rámci dokumentácie DÚR bola vypracovaná Migračná štúdia príloha F 4.3, RNDr. Krempaským, ktorej súčasťou bol aj terénny prieskum zameraný na pohybové aktivity zveri v období (január -marec 2020). Výsledky Migračnej štúdie je možné zhrnúť do nasledovných záverov.

Migračné cesty v dotknutom území boli vymedzené na základe terénneho zoologického prieskumu, konzultácií s poľovníckymi združeniami, ŠOP SR, osobných znalostí spracovateľa štúdie o dotknutom území z pracovných aktivít v predchádzajúcom období (EIA, ŠOP SR, ...) a vyhodnotenia napomáhajúcich a obmedzujúcich krajinných prvkov. Zohľadnené boli tiež údaje Policajného prezídia SR a Ministerstva dopravy a výstavby SR o dopravných nehodách po zrážke so zverou na príslušnom úseku cesty I/63, ktorý čiastočne korešponduje s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty.

Vychádzajúc z vyššie uvedených informácií, je možné konštatovať, že významnejšia migračná cesta v dotknutom území je lokalizovaná v súbehu s **Mliečanským kanálom a kanálom Gabčíkovo – Topoľníky**. V dokumentácii regionálneho územného systému ekologickej stability (ÚKE SAV, 1994) je označovaná ako biokoridor 4a. Bohelovské rybníky – kanál Dobrohošť – Kračany. Má svoju aquatickú a terestrickú časť, čím vytvára predpoklady pre migráciu všetkých skupín živočíchov. Využívanie vodných tokov so sprievodnou vegetáciou pre pohybové aktivity živočíchov v rámci rozsiahlych monotónnych agroceén je všeobecne známa a akceptovaná skutočnosť. Obdobné je možné konštatovať o migračných cestách nižšej úrovne **pozdĺž Lidárskeho kanálu a v terénnej depresii s lesným porastom medzi obcami Mad a Dolný Bar**. Všetky tieto migračné cesty prekonáva navrhovaná rýchlostná cesta mostnými objektmi, preto ich funkčnosť nebude výraznejšie obmedzená. Podrobnejšie je táto problematika popísaná v nasledujúcich kapitolách.

Pri cieľovom druhu **srnec obyčajný** bola terénnym prieskumom potvrdená očakávaná skutočnosť, že trasa navrhovanej rýchlostnej cesty prechádza cez **jadrové územie** výskytu tohto živočíha. Prítomnosť srnčej zveri v dotknutom území bola zaznamenaná pri každom terénnom prieskume na viacerých lokalitách. Jej pohybové aktivity v danom priestore nemajú charakter diaľkových presunov, ale jedná sa najmä o priestorové aktivity súvisiace s vyhľadávaním potravy, rozmnožovaním a disperziou (rozptyl, rozmiestnenie). K sústredenejším presunom srnčej zveri v rámci dotknutého územia dochádza podľa konzultácií s poľným hospodárom Poľníckeho spolku Kútniky – Povoda (21.3.2020) v priestore **medzi obcami Kútniky a Mad** – cca km 4,5 na navrhovanom úseku R7. Oplotená rýchlostná cesta by predstavovala pre zmienený druh neprekonateľnú bariéru, rozdelila by miestnu populáciu, znemožnila výmenu genetických informácií a pod.

V ďalších častiach štúdie bola preto pozornosť zameraná najmä na hľadanie možností eliminácie deliaceho účinku rýchlostnej cesty vo vzťahu k druhu srnec obyčajný. To predstavuje zároveň riešenie aj pre živočíchy kategórie C (stredne veľké cicavce a drobné lasicovité šelmy). Z nich prechádza navrhovaná rýchlostná cesta cez jadrové územie výskytu napr. pri druhu zajac poľný (*Lepus europaeus*), čo bolo potvrdené terénnym prieskumom.

Migračné cesty obojživelníkov neboli (s ohľadom na ročné obdobie) predmetom terénneho prieskumu, ale s ohľadom na súčasnú krajinnú štruktúru a skutočnosť, že navrhovaná rýchlostná cesta prekonáva všetky vodné toky mostnými objektmi, je možné predpokladať, že cesta nebude spôsobovať kolízie s pohybovými aktivitami tejto skupiny živočíchov. Žiadne požiadavky vo vzťahu k riešeniu problematiky migrácie obojživelníkov neodznali ani na konzultáciách so ŠOP SR.

Na tomto mieste je potrebné spomenúť ešte aj **migračnú cestu srnčej zveri** identifikovanú v migračnej štúdii k predchádzajúcemu úseku rýchlostnej cesty R7 (Holice – Mliečany) v blízkosti Mliečanského kanála. Táto bude prevedená cez budovanú rýchlostnú cestu, v súlade s doporučením migračnej štúdie, pod mostnými objektmi nad Mliečanským kanálom na R7 a na ceste I/63.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie je odporúčané mosty cez Mliečanský kanál (na R7 obj. 201-00 a I/63 obj. 211-00), Líderský kanál (na R7 obj. 203-00), kanál Gabčíkovo – Topoľníky (na R7 obj. 204-00, 206-00, 207-00), zasypané mŕtve rameno (na R7 obj. 209-00) vybudovať spôsobom, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre migráciu živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky) podľa odporúčaných parametrov a opatrení v TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchov, MDVRR SR: 2012 (záverečné stanovisko č. 194/2019-1,7/zg zo dňa 11.2.2019). Obdobná požiadavka bola formulovaná aj Štátnou ochranou prírody SR na pracovnom rokovaní k spracováanej DÚR dňa 26.11.2019. Opodstatnenosť takéhoto odporúčenia/požiadavky bola potvrdená aj v rámci prác predmetnej migračnej štúdie.

Biokoridory, resp. interakčné prvky prekonáva rýchlostná cesta mostnými objektmi, ktoré boli posúdené z hľadiska vhodnosti ako podchody pre živočíchov. Na základe odporúčaných parametrov v TP 067 (TP 04/2013) „Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchov, MDVRR SR, 2012“ je možné konštatovať, že mosty spĺňajú minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre podchod živočíchov uvažovanej kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)). Obdobne tieto parametre spĺňa aj navrhovaný most na súběžnom úseku cesty I/63.

Srnčia zver bude pre migráciu identifikovanú v priestore medzi obcami Kútniky a Mad môcť využiť podchod pod mostným objektom SO 206-00, resp. SO 207-00, ktoré spĺňajú minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre tento druh z kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky)).

Na základe vyššie uvedeného je možné predpokladať, že deliaci účinok budovaného úseku rýchlostnej cesty vo vzťahu k pohybu živočíchov bude eliminovaný na akceptovateľnú úroveň.

Z hľadiska chránených území prírody a krajiny

Koridor rýchlostnej cesty je trasovaný v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

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

- **Chránený areál (CHA) Konopiská** - juhozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 3 km;
- **Územie európskeho významu (ÚEV) Konopiská** od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 3 km
- **Chránený areál (CHA) Kráľovičovokračiansky park** - severozápadne od trasy rýchlostnej cesty vo vzdialenosti cca 3 km;
- **Územie európskeho významu (ÚEV) Karáb** - 3 km južne od konca úseku R7
- **Územie európskeho významu (ÚEV) Klátovské rameno** – 6 km severovýchodne od trasy R7
- **Národná prírodná rezervácia (NPR) Klátovské rameno** - 6 km severovýchodne od trasy R7

CHA a ÚEV Konopiská

Účelom vyhlásenia CHA Konopiská a ÚEV Konopiská je zabezpečenie ochrany biotopov európskeho významu: Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Mag-nopotamion alebo Hydrocharition (3150), Oligotrofné až mezotrofné vody s benthickou vegetáciou chár (3140) a druhov európskeho významu: čík európsky (*Misgurnus fossilis*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*) a blatniak tmavý (*Umbra krameri*).

CHA Kráľovičovokračiansky park

Predmetom ochrany v CHA Kráľovičovokračiansky park je ochrana historického parku.

ÚEV Karáb

Predmetom ochrany v ÚEV Karáb sú biotopy európskeho významu: Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340), Oligotrofné až mezotrofné vody s bentickou vegetáciou chár (3140), Bezkolencové lúky (6410) a druhy európskeho významu: kunka červenobrochá (*Bombina bombina*), vydra riečna (*Lutra lutra*), čík európsky (*Misgurnus fossilis*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), pichliač úzkolistý (*Cirsium brachycephalum*).

NPR a ÚEV Klátovské rameno

V NPR Klátovské rameno je predmetom ochrany geomorfologicky, biologicky a krajinársky mimoriadne cenný priestor so zachovalými spoločenstvami vodnej vegetácie a komplexmi typických lužných lesov. Výskyt vzácných a chránených druhov rastlín a živočíchov. Zóna ticha uprostred poľnohospodárskej krajiny Podunajskej nížiny. ÚEV Klátovské rameno bolo vymedzené za účelom ochrany biotopov európskeho významu Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a /alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* (3150), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0) a druhov európskeho významu roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), plotica lesklá (*Rutilus pigus*), hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*), plž severný (*Cobitis taenia*), boleň dravý (*Aspius aspius*), čík európsky (*Misgurnus fossilis*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*), kunka červenobrochá (*Bombina bombina*), vydra riečna (*Lutra lutra*).

Z pohľadu chránených stromov

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Z pohľadu chránených druhov

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa v hodnotenom území a jeho okolí nachádzajú chránené druhy živočíchov, najmä avifauny, ktorých výskyt je viazaný na lokality regionálnych biocentier, biokoridorov, územia lokalít Natura 2000, maloplošných chránených území, vodné plochy a pod. Samotná trasa navrhovanej činnosti prechádza intenzívne poľnohospodársky využívaným územím. Nachádzajú sa tu obhospodarované veľkoplošné oráčiny, kde v dôsledku používania herbicídov sa eliminoval výskyt väčšiny rastlinných spoločenstiev. Zo vzácnějších druhov môžeme spomenúť – sneženka jarná (*Galanthus nivalis*), valeriana celistvolistá (*Valeriana simplicifolia*), krtičník tŕňomilný (*Scrophularia umbrosa*), prvosenka vyššia (*Primula elatior*) a mnohé ďalšie.

V hodnotenom území stojí za povšimnutie CHA Park v Kráľovičových Kračanoch, ktorý predstavuje genofondovú lokalitu flóry s vlhkomilnou vegetáciou v zníženinách, pričom je charakteristický hlavne veľkou kolóniou havranov (*Corvus frugilegus*) a kaviiek (*Corvus monedula*), ktoré tu hniezdia už viac rokov. Taktiež v blízkom okolí hodnoteného územia v k.ú. Mliečany, v polohe bývalej štrkovej jamy je zaznamenaný výskyt glaciálneho reliktu mäkkýša *Helicopsis striata* na území Slovenska. Tento druh dnes patrí ku kriticky ohrozeným druhom v celej Európe.

Najpočetnejší výskyt chránených druhov fauny je viazaný predovšetkým v širšom okolí navrhovanej činnosti na vodné toky, mokrade a zvyšky lužných lesov (CHKO Dunajské Luhy, NPR, SKUEV0075 Klátovské rameno, CHA, SKUEV0156 Konopiská, SKUEV0082 Margitin háj, SKCHVU034 Veľkoblahovské rybníky, PR Jurovský Les), ktoré predstavujú významné lokality pre živočíchy viazané na vodu a pre migráciu vodného a pri vode žijúceho vtáctva. Z chránených druhov sú evidované, napr.: čík európsky (*Misgurnus fossilis*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), blatniak tmavý (*Umbra krameri*), býčko (*Proterorhinus marmoratus*), hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*), hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*), plž severný (*Cobitis taenia*), boleň dravý (*Aspius aspius*), plotica lesklá (*Rutilus pigus*), kunka červenobrochá (*Bombina bombina*), vydra riečna (*Lutra lutra*), roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), hrdzavka potápvavá (*Netta rufina*), kačica chriplavá (*Anas strepera*), bučiacik močiarny (*Ixobrychus minutus*).

Z pohľadu zemného systém ekologickej stability (ÚSES)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Navrhovaný dopravný koridor križuje na štyroch lokalitách **regionálny biokoridor**, ktorý je v dokumentácii regionálneho územného systému ekologickej stability (ÚKE SAV, 1994) označovaný ako **4a. Boheľovské rybníky – kanál Dobrohošť–Kračany**. Tento je súčasťou biokoridorov Čiližskej mokrade pozostávajúcich z viacerých nesúvislých koridorov, ktoré spájajú významnejšie lokality v danej oblasti a mali by mať prepojenie na Dunaj, resp. na ďalšie biocentrá a biokoridory. Preto dokumentácia uvažujeme s viacerými jeho alternatívami:

- a. Boheľovské rybníky – kanál Dobrohošť-Kračany
- b. Boheľovské rybníky – kanál Jurová- Čalovo – kanál Gabčíkovo-Topoľníky – Dunaj
- c. Čiližský potok – kanál Vranie-Kotliba (Dunaj)

Tvorí ich prevažne líniová vegetácia pozdĺž vodných tokov a kanálov, menej trávne porasty. Kolíznymi bodmi sú najmä intenzívne využívaná poľnohospodárska pôda, sídla a ostatné urbanizované priestory, cesty, železnica, rekreačná oblasť Karáb, vodné dielo Gabčíkovo a pod.

V dotknutom území prebieha predmetný biokoridor v súbehu s Mliečanským kanálom a kanálom Gabčíkovo-Topoľníky. Navrhovaná rýchlostná komunikácia ho križuje približne v km 0,2, km 3,1, km 4,4 (variant 1), resp. 4,3 (variant 2) a km 5,5 (variant 1), resp. 5,7 (variant 2).

Najbližším biocentrom je regionálne biocentrum **Ohradský a Belský kanál** v k. ú. Ohrady, Dolný Bar, Trhové Mýto, Topoľníky a Hroboňovo. Jadro biocentra tvoria genofondovo významné plochy botanického a zoologického významu s výskytom vzácných druhov rastlín a živočíchov na pomerne málo pozmenených , alebo čiastočne rekultivovaných lokalitách. Biocentrum sa nachádza severovýchodne od križovatky Dolný Bar, mimo navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R7, najbližšie vo vzdialenosti približne 0,5 km.

3.4. **Zdôvodnenie navrhovanej verejnej práce (stavby)**

V súčasnosti cesta I/63 tvorí kostru dopravného systému v smere Bratislava – Dunajská Streda – Veľký Meder – Komárno – Štúrovo v južnej oblasti Slovenska bez napojenia na sieť rýchlostných ciest a diaľnic SR.

Vybudovaním cesty R7 v úseku Holice – Mliečany nadväzujúc na v súčasnosti už budovaný úsek úsek R7 Bratislava – Holice bude dotknutý región v okolí Dunajskej Stredy napojený na sieť diaľnic a rýchlostných ciest smerom na Bratislavu. Vybudovanie R7 a prepojenie Bratislavy s Dunajskou Stredou rýchlostnou cestou bude mať pozitívny vplyv na rozvoj výroby a služieb v regióne. Celkovo dôjde rýchlejšiemu presunu ľudí a tovaru v smere do Bratislavy a Dunajskej Stredy, k zníženiu časových strát, ktoré v súčasnosti vznikajú na existujúcej ceste I/63 v dôsledku kongescií v raňajšej a poobedňajšej špičke a ktoré sa budú do budúcnosti (v prípade nerealizovania R7) aj naďalej narastať.

V dlhodobejšom horizonte po dobudovaní celej Rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava - Lučenec vznikne kapacitný južný ťah na osi Bratislava – Dunajská Streda – Lučenec a ďalej po R2 smer Rimavská Sobota – Torňaľa – Košice ako alternatíva k D1 vedenej severom Slovenska.

Navrhovaná činnosť prispeje k vytvoreniu vhodnejších a bezpečnejších dopravných podmienok obyvateľov žijúcich v danom regióne a dochádzajúcich za prácou do Dunajskej Stredy respektíve do Bratislavy.

Navrhovaný variant odporúčaný záverečným stanoviskom MŽP predstavuje z pohľadu dotknutých miest a obcí najpreferovanejší variant z pomedzi študovaných variantov

Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby

Predpokladaný začiatok výstavby: 04/2024

Predpokladaný koniec výstavby: 04/2027

4. **KLASIFIKÁCIA STAVBY (VEREJNEJ PRÁCE)**

2111 Cestná komunikácia – rýchlostná cesta R7 a súvisiace časti stavby

5. **ČLENENIE STAVBY**

5.1. **Na stavebné objekty, Technické zariadenia a prevádzkové súbory**

Pozemné komunikácie

010-00	Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
020-00	Demolácie	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
061-00	Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
062-00	Vegetačné úpravy cesty I/63 v MÚK Mliečany	Slovenská správa ciest
063-00	Vegetačné úpravy cesty I/63 v MÚK Dolný Bar	Slovenská správa ciest
064-00	Vegetačné úpravy cesty II/507 v MÚK Mliečany	Trnavský samosprávny kraj

065-00	Vegetačné úpravy cesty III/1397 Dolný Bar - Mád	Trnavský samosprávny kraj
066-00	Vegetačné úpravy stredových ostrovčekov okružných križovatiek v MÚK Mliečany	Mesto Dunajská Streda
067-00	Vegetačné úpravy pozdĺž prístupov na pozemky rozdelených stavbou v k.ú. Hedbeneéte	Obec Kútniky
071-00	Náhradná výsadba	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
072-00	Revitalizačné opatrenia	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
101-00	Rýchlostná cesta R7 Mliečany - Dolný Bar	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
102-00	Mimoúrovňová križovatka Mliečany	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
103-00	Mimoúrovňová križovatka Dolný Bar	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Preložky ciest I., II. a III. triedy

111-00	Úprava cesty I/63 nad Mliečanským kanálom v km 0,045 R7	Slovenská správa ciest
112-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Mliečany v km 1,105 R7	Slovenská správa ciest
113-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Dolný Bar v km 8,200 R7	Slovenská správa ciest
121-00	Úprava cesty II/507 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7	Trnavský samosprávny kraj
122-00	Úprava cesty III/1397 Dolný Bar - Mád v km 5,985 R7	Trnavský samosprávny kraj

Preložky miestnych komunikácií, chodníky, poľné cesty a úpravy existujúcich komunikácií

141-00	Preložka účelovej komunikácie Mliečany - Povoda v km 2,12 R7	Obec Povoda
151-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Mliečany v km 0,815 R7 a v km 43,743 cesty I/63	Mesto Dunajská Streda
152-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Nekyje na Ostrove v km 3,725 R7	Obec Vrakúň
153-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Pódafa v km 4,002; v km 4,421 a v km 5,269 R7	Obec Povoda
154-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Hedbeneéte v km 6,044 R7	Obec Kútniky
155-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Dolný Bar v km 7,104 a v km 8,000 R7	Obec Dolný Bar
191-00	Úprava cesty I/63 dotknutej stavbou	Slovenská správa ciest
192-00	Úprava existujúcich ciest II. a III. tried dotknutých stavbou	Trnavský samosprávny kraj
193-00	Úprava miestnych ciest dotknutých stavbou	Mesto Dunajská Streda, Povoda

Mostné objekty a protihlukové steny

201-00	Most na R7 nad Mliečanským kanálom v km 0,093 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
202-00	Most na ceste II/507 nad R7 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7	Trnavský samosprávny kraj
203-00	Most na R7 nad Lidérskym kanálom v km 1,586 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
204-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 2,910 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
205-00	Most na R7 nad cestou III/1394 v km 4,096 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
206-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 4,304 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
207-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 5,366 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
208-00	Most na ceste III/1397 nad R7 v km 6,110 R7	Trnavský samosprávny kraj
209-00	Most na R7 v km 7,930 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
210-00	Most na ceste I/63 nad R7 v MÚK Dolný Bar v km 8,358 R7	Slovenská správa ciest
211-00	Most na ceste I/63 nad Mliečanským kanálom	Slovenská správa ciest
251-00	Protihluková stena v km 0,000 - 0,865 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
252-00	Protihluková stena v km 0,960 - 1,115 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

34/49

571-00 Zrušenie závlahového potrubia hnojovej vody DN200 v km 2,108 R7 Hydromeliorácie, š.p.

Silnopráúdové vedenia

601-00	Preložka VVN 2x 110 kV vzdušného vedenia 8875/8790 v km 3,8456 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
611-00	Preložka VN 2 x 22kV vzdušného vedenia I.č. 1047/1073 v km 0,090 cesty II/507	Západoslovenská distribučná, a. s.
612-00	Úprava VN 22kV káblového vedenia v km 0,095 cesty II/507	N.O.S. Construction, s.r.o., SE 2010, a.s., Industrial zone Kútniky, a.s.
613-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 1048 v km 0,0334 I/63 a 1,3198 R7 a káblové vedenie pre TS1 ISRC	Západoslovenská distribučná, a. s.
614-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 4,0374 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
615-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,3271, 5,4075 a 5,4298 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
616-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,9109 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
617-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 8,4676 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
618-00	Kiosková TS1 pre ISRC v km 1,076 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
642-00	Prípojka NN pre ISRC v km 0,895 cesty I/63	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Oznamovacie vedenia

651-00	Preložka diaľkového kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915	Slovak Telekom
652-00	Preložka kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915	Slovak Telekom
653-00	Preložka opt. kábla Orange SK v km 0,900 - 1,175	Orange SK
654-00	Preložka opt. kábla Sitel v km 0,900 - 1,175	Sitel
655-00	Preložka kábla Slovak Telekom v km 5,927 - 6,243	Slovak Telekom
656-00	Preložka opt. kábla Orange SK v km 7,858 - 8,590	Orange SK
657-00	Preložka opt. kábla Sitel v km 7,858 - 8,590	Sitel
658-00	Preložka opt. kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590	Slovak Telekom
659-00	Preložka DK kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590	Slovak Telekom
660-00	Ochrana káblov Slovak Telekom a Orange v km 0,127 - 8,700	Slovak Telekom

Verejné osvetlenie

681-00 Verejné osvetlenie MÚK Mliečany Obec Dunajská Streda

Informačný systém a dopravné značenie

695-00	Informačný systém RC	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
695-01	Informačný systém RC - technologická časť	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
696-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Mliečany	Slovenská správa ciest
697-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Dolný Bar	Slovenská správa ciest
699-00	Dopravné značenie, dopravné zariadenia a portály dopravného značenia	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Plynovody

701-00	Preložka VTL plynovodu DN 150 v km 0,375 R7	SPP-distribúcia, a.s.
702-00	Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,021 SO 121-00 vetvy D	SPP-distribúcia, a.s.
703-00	Preložka STL plynovodu DN 150 v km 0,998 R7	SPP-distribúcia, a.s.
704-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,540 R7	SPP-distribúcia, a.s.
705-00	Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,692 SO 122-00	SPP-distribúcia, a.s.
706-00	Ochrana VTL plynovodu DN 80 v km 6,109 R7	SPP-distribúcia, a.s.
707-00	Preložka STL plynovodu D 90 v km 0,743 SO 122-00	SPP-distribúcia, a.s.

Dočasné obchádzky

801-00	Dočasná obchádzka cesty II/507 v MÚK Mliečany	Zhotoviteľ stavby
802-00	Dočasná obchádzka cesty I/63 v MÚK Dolný Bar	Zhotoviteľ stavby
803-00	Dočasná obchádzka cesty I/63 pri moste SO 211-00 nad Mliečanským kanálom	Zhotoviteľ stavby
811-00	Prístupy na stavenisko	Zhotoviteľ stavby

Objektová skladba zoradená podľa správcov (v abecednom poradí)

Číslo a názov objektu (časti stavby)	Správca	
Hydromeliorácie, š.p.		
541-00	Preložka závlahového potrubia DN150 v km 2,100 R7	Hydromeliorácie, š.p.
542-00	Preložka závlahového potrubia DN300 v km 2,108 R7	Hydromeliorácie, š.p.
543-00	Preložka závlahového potrubia DN200 v km 4,995 R7	Hydromeliorácie, š.p.
544-00	Preložka závlahového potrubia DN400 v km 5,788 R7	Hydromeliorácie, š.p.
545-00	Preložka závlahového potrubia DN250 v km 7,064 R7	Hydromeliorácie, š.p.
551-00	Zrušenie závlahového potrubia DN150 v km 0,022 R7	Hydromeliorácie, š.p.
552-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,950 R7	Hydromeliorácie, š.p.
553-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,500 - 0,950 R7	Hydromeliorácie, š.p.
554-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,350 cesty II/507	Hydromeliorácie, š.p.
555-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v MÚK Mliečany	Hydromeliorácie, š.p.
556-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 3,110 R7	Hydromeliorácie, š.p.
557-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 3,855 R7	Hydromeliorácie, š.p.
558-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 4,116 R7	Hydromeliorácie, š.p.
559-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 4,573 R7	Hydromeliorácie, š.p.
560-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 5,455 R7	Hydromeliorácie, š.p.
561-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 6,094 R7	Hydromeliorácie, š.p.
562-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 6,523 R7	Hydromeliorácie, š.p.
563-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 7,326 a 7,552 R7	Hydromeliorácie, š.p.
564-00	Zrušenie závlahového potrubia DN150 v km 0,250 cesty I/63	Hydromeliorácie, š.p.
565-00	Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,670-0,896 cesty I/63	Hydromeliorácie, š.p.
566-00	Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 0,820 cesty I/63	Hydromeliorácie, š.p.
571-00	Zrušenie závlahového potrubia hnojovej vody DN200 v km 2,108 R7	Hydromeliorácie, š.p.
Mesto Dunajská Streda		
066-00	Vegetačné úpravy stredových ostrovčekov okružných križovatiek v MÚK Mliečany	Mesto Dunajská Streda
151-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Mliečany v km 0,815 R7 a v km 43,743 cesty I/63	Mesto Dunajská Streda
193-00	Úprava miestnych ciest dotknutých stavbou	Mesto Dunajská Streda, Povoda
681-00	Verejné osvetlenie MÚK Mliečany	Mesto Dunajská Streda
N.O.S. Construction, s.r.o., SE 2010, a.s., Industrial zone Kútniky, a.s.		
612-00	Úprava VN 22kV káblového vedenia v km 0,095 cesty II/507	N.O.S. Construction, s.r.o., SE 2010, a.s., Industrial zone Kútniky, a.s.
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.		
010-00	Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
020-00	Demolácie	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
061-00	Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
071-00	Náhradná výsadba	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
072-00	Revitalizačné opatrenia	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
101-00	Rýchlostná cesta R7 Mliečany - Dolný Bar	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
102-00	Mimoúrovňová križovatka Mliečany	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
103-00	Mimoúrovňová križovatka Dolný Bar	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

201-00	Most na R7 nad Mliečanským kanálom v km 0,093 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
203-00	Most na R7 nad Lidérskym kanálom v km 1,586 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
204-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 2,910 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
205-00	Most na R7 nad cestou III/1394 v km 4,096 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
206-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 4,304 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
207-00	Most na R7 nad kanálom Gabčíkovo-Topoľníky v km 5,366 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
209-00	Most na R7 v km 7,930 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
251-00	Protihluková stena v km 0,000 - 0,865 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
252-00	Protihluková stena v km 0,960 - 1,115 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
253-00	Protihluková stena v km 0,470 - 0,910 R7 vpravo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
254-00	Protihluková stena v km 0,945 - 1,445 R7 vpravo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
255-00	Protihluková stena v km 1,780 - 3,125 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
256-00	Protihluková stena v km 4,585 - 5,495 R7 vpravo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
257-00	Protihluková stena v km 5,550 - 7,580 R7 vľavo	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
501-00	Dažďová kanalizácia rýchlostnej cesty R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
618-00	Kiosková TS1 pre ISRC v km 1,076 R7	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
642-00	Prípojka NN pre ISRC v km 0,895 cesty I/63	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
695-00	Informačný systém RC	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
695-01	Informačný systém RC - technologická časť	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
699-00	Dopravné značenie, dopravné zariadenia a portály dopravného značenia	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Obce

155-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Dolný Bar v km 7,104 a v km 8,000 R7	Obec Dolný Bar
067-00	Vegetačné úpravy pozdĺž prístupov na pozemky rozdelených stavbou v k.ú. Hedbeneéte	Obec Kútники
154-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Hedbeneéte v km 6,044 R7	Obec Kútники
141-00	Preložka účelovej komunikácie Mliečany - Povoda v km 2,12 R7	Obec Povoda
153-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Pódafa v km 4,002; v km 4,421 a v km 5,269 R7	Obec Povoda
193-00	Úprava miestnych ciest dotknutých stavbou	Mesto Dunajská Streda, Povoda
152-00	Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Nekyje na Ostrove v km 3,725 R7	Obec Vrakúň

Orange SK

653-00	Preložka opt. kábla Orange SK v km 0,900 - 1,175	Orange SK
656-00	Preložka opt. kábla Orange SK v km 7,858 - 8,590	Orange SK

Sitel

654-00	Preložka opt. kábla Sitel v km 0,900 - 1,175	Sitel
657-00	Preložka opt. kábla Sitel v km 7,858 - 8,590	Sitel

Slovak Telekom

651-00	Preložka diaľkového kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915	Slovak Telekom
652-00	Preložka kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915	Slovak Telekom
655-00	Preložka kábla Slovak Telekom v km 5,927 - 6,243	Slovak Telekom
658-00	Preložka opt. kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590	Slovak Telekom
659-00	Preložka DK kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590	Slovak Telekom
660-00	Ochrana káblov Slovak Telekom a Orange v km 0,127 - 8,700	Slovak Telekom

Slovenská správa ciest

062-00	Vegetačné úpravy cesty I/63 v MÚK Mliečany	Slovenská správa ciest
--------	--	------------------------

063-00	Vegetačné úpravy cesty I/63 v MÚK Dolný Bar	Slovenská správa ciest
111-00	Úprava cesty I/63 nad Mliečanským kanálom v km 0,045 R7	Slovenská správa ciest
112-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Mliečany v km 1,105 R7	Slovenská správa ciest
113-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Dolný Bar v km 8,200 R7	Slovenská správa ciest
191-00	Úprava cesty I/63 dotknutej stavbou	Slovenská správa ciest
210-00	Most na ceste I/63 nad R7 v MÚK Dolný Bar v km 8,358 R7	Slovenská správa ciest
211-00	Most na ceste I/63 nad Mliečanským kanálom	Slovenská správa ciest
511-00	Dažďová kanalizácia cesty I/63 v MÚK Mliečany v km 0,146 - 0,427	Slovenská správa ciest
513-00	Dažďová kanalizácia cesty I/63 v MÚK Dolný Bar v km 0,000 - 0,521 a v km 0,604 - 0,896	Slovenská správa ciest
696-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Mliečany	Slovenská správa ciest
697-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Dolný Bar	Slovenská správa ciest

SPP-distribúcia, a.s.

701-00	Preložka VTL plynovodu DN 150 v km 0,375 R7	SPP-distribúcia, a.s.
702-00	Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,021 SO 121-00 vetvy D	SPP-distribúcia, a.s.
703-00	Preložka STL plynovodu DN 150 v km 0,998 R7	SPP-distribúcia, a.s.
704-00	Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,540 R7	SPP-distribúcia, a.s.
705-00	Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,692 SO 122-00	SPP-distribúcia, a.s.
706-00	Ochrana VTL plynovodu DN 80 v km 6,109 R7	SPP-distribúcia, a.s.
707-00	Preložka STL plynovodu D 90 v km 0,743 SO 122-00	SPP-distribúcia, a.s.

Trnavský samosprávny kraj

064-00	Vegetačné úpravy cesty II/507 v MÚK Mliečany	Trnavský samosprávny kraj
065-00	Vegetačné úpravy cesty III/1397 Dolný Bar - Mád	Trnavský samosprávny kraj
121-00	Úprava cesty II/507 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7	Trnavský samosprávny kraj
122-00	Úprava cesty III/1397 Dolný Bar - Mád v km 5,985 R7	Trnavský samosprávny kraj
192-00	Úprava existujúcich ciest II. a III. tried dotknutých stavbou	Trnavský samosprávny kraj
202-00	Most na ceste II/507 nad R7 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7	Trnavský samosprávny kraj
208-00	Most na ceste III/1397 nad R7 v km 6,110 R7	Trnavský samosprávny kraj
512-00	Dažďová kanalizácia cesty II/507 v MÚK Mliečany v km 0,106 - 0,155	Trnavský samosprávny kraj

Západoslovenská distribučná, a. s.

601-00	Preložka VVN 2x 110 kV vzdušného vedenia 8875/8790 v km 3,8456 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
611-00	Preložka VN 2 x 22kV vzdušného vedenia I.č. 1047/1073 v km 0,090 cesty II/507	Západoslovenská distribučná, a. s.
613-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 1048 v km 0,0334 I/63 a 1,3198 R7 a káblové vedenie pre TS1 ISRC	Západoslovenská distribučná, a. s.
614-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 4,0374 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
615-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,3271, 5,4075 a 5,4298 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
616-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,9109 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.
617-00	Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 8,4676 R7	Západoslovenská distribučná, a. s.

Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a. s.

521-00	Preložka výtlačnej kanalizácie DN150 v km 6,079 R7	Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.
531-00	Preložka vodovodného potrubia DN150 v km 0,986 R7	Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.
532-00	Preložka vodovodného potrubia DN150 v km 6,077 R7	Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.
533-00	Preložka vodovodného potrubia DN200 v km 6,100 R7	Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.

534-00	Preložka vodovodného potrubia DN300 v km 0,780 cesty III/1397	Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.
Zhotoviteľ stavby		
801-00	Dočasná obchádzka cesty II/507 v MÚK Mliečany	Zhotoviteľ stavby
802-00	Dočasná obchádzka cesty I/63 v MÚK Dolný Bar	Zhotoviteľ stavby
803-00	Dočasná obchádzka cesty I/63 pri moste SO 211-00 nad Mliečanským kanálom	Zhotoviteľ stavby
811-00	Prístupy na stavenisko	Zhotoviteľ stavby

5.2. Samostatne prevádzkovateľné časti

Vzhľadom na rozsah stavby je projekt rozdelený na 213 samostatných častí stavby s možným rozdelením na samostatne funkčné časti:

- Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar
- Preložka cesty I/63

5.3. Etapy výstavby

Stavba je navrhnutá ako celok, z tohto dôvodu nie je navrhnutá etapizácia výstavby.

5.4. Členenie objektovej skladby podľa navrhovaných úsekov, resp. etáp výstavby

Vid'. Kapitolu 5.1

6. SÚHRNNÝ PREHĽAD A ZDÔVODNENIE

6.1. Požiadavky na vyvolané investície

Pri výstavbe rýchlostnej cesty dôjde k styku s nadzemnými a podzemnými inžinierskymi sieťami a existujúcimi cestami. Všetky preložky a úpravy inžinierskych sietí sú navrhované v nevyhnutnom rozsahu. Sú to preložky a úpravy inžinierskych sietí NN vedenia, VN vedenia, VVN vedenia, miestne a diaľkové telekomunikačné vedenia, plynovody, vodovody a kanalizácie, úprava melioračných zariadení.

V rámci stavby je navrhnutá **úprava cesty I/63** nad Mliečanským kanálom, v križovatke Mliečany a preložka v križovatke Dolný Bar v nasledovných objektoch:

111-00	Úprava cesty I/63 nad Mliečanským kanálom v km 0,045 R7
112-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Mliečany v km 1,105 R7
113-00	Úprava cesty I/63 v MÚK Dolný Bar v km 8,200 R7

S tým súvisí aj požiadavka SSC na vybudovanie **meteozaariadení v správe SSC** na ceste I/63.

696-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Mliečany
697-00	Informačný systém na C I/63 - križovatka Dolný Bar

Súčasťou stavby je aj **demolácia dočasného napojenia rýchlostnej cesty R7** vybudovaného v rámci úseku Holice – Mliečany. Demolácia je zahrnutá do objektu:

020-00	Demolácie
--------	-----------

Z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty je potrebné upraviť **cestu II/507 a preložiť cestu III/ 1397** v správe Trnavského samosprávneho kraja. Tieto vyvolané investície sú zahrnuté v nasledovných objektoch:

121-00	Úprava cesty II/507 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7
122-00	Úprava cesty III/1397 Dolný Bar - Mád v km 5,985 R7

Z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty je potrebné zabezpečiť **preložky dotknutých účelových komunikácií a poľných ciest**, ktoré sú zahrnuté v nasledovných objektoch rozdelených podľa správcovstva jednotlivých ciest:

- 141-00 Preložka účelovej komunikácie Mliečany - Povoda v km 2,12 R7
- 151-00 Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Mliečany v km 0,815 R7 a v km 43,743 cesty I/63
- 152-00 Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Nekiye na Ostrove v km 3,725 R7
- 153-00 Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Pódafa v km 4,002; v km 4,421 a v km 5,269 R7
- 154-00 Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Hedbeneéte v km 6,044 R7
- 155-00 Prístupy na pozemky rozdelené stavbou v k.ú. Dolný Bar v km 7,104 a v km 8,000 R7

Úpravy ciest dotknutých staveniskovou dopravou sú zahrnuté v objektoch rady 191 a 192 podľa triedy komunikácií a jednotlivých správcov.

- 191-00 Úprava cesty I/63 dotknutej stavbou
- 192-00 Úprava existujúcich ciest II. a III. tried dotknutých stavbou
- 193-00 Úprava miestnych ciest dotknutých stavbou

K vyvolaným investíciám je potrebné ešte zahrnúť **mostné objekty mimo rýchlostnej cesty**:

- 202-00 Most na ceste II/507 nad R7 v MÚK Mliečany v km 0,925 R7
- 208-00 Most na ceste III/1397 nad R7 v km 6,110 R7
- 210-00 Most na ceste I/63 nad R7 v MÚK Dolný Bar v km 8,358 R7
- 211-00 Most na ceste I/63 nad Mliečanským kanálom

Osobitnou kapitolou sú preložky inžinierskych sietí, pri ktorých najväčší rozsah predstavujú preložky silnoprúdových a slaboprúdových rozvodov, plynovodov a preložky závlahových potrubí či dotknutých kanalizácií v nasledovných objektoch stavby:

Preložky vodohospodárskych vedení

- 521-00 Preložka výtlačnej kanalizácie DN150 v km 6,079 R7
- 531-00 Preložka vodovodného potrubia DN150 v km 0,986 R7
- 532-00 Preložka vodovodného potrubia DN150 v km 6,077 R7
- 533-00 Preložka vodovodného potrubia DN200 v km 6,100 R7
- 534-00 Preložka vodovodného potrubia DN300 v km 0,780 cesty III/1397
- 541-00 Preložka závlahového potrubia DN150 v km 2,100 R7
- 542-00 Preložka závlahového potrubia DN300 v km 2,108 R7
- 543-00 Preložka závlahového potrubia DN200 v km 4,995 R7
- 544-00 Preložka závlahového potrubia DN400 v km 5,788 R7
- 545-00 Preložka závlahového potrubia DN250 v km 7,064 R7
- 551-00 Zrušenie závlahového potrubia DN150 v km 0,022 R7
- 552-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,950 R7
- 553-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,500 - 0,950 R7
- 554-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,350 cesty II/507
- 555-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v MÚK Mliečany
- 556-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 3,110 R7
- 557-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 3,855 R7
- 558-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 4,116 R7
- 559-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 4,573 R7
- 560-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 5,455 R7

- 561-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 6,094 R7
- 562-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 6,523 R7
- 563-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 7,326 a 7,552 R7
- 564-00 Zrušenie závlahového potrubia DN150 v km 0,250 cesty I/63
- 565-00 Zrušenie závlahového potrubia DN200 v km 0,670-0,896 cesty I/63
- 566-00 Zrušenie závlahového potrubia DN250 v km 0,820 cesty I/63
- 571-00 Zrušenie závlahového potrubia hnojovej vody DN200 v km 2,108 R7

Preložky silnoprúdových vedení

- 601-00 Preložka VVN 2x 110 kV vzdušného vedenia 8875/8790 v km 3,8456 R7
- 611-00 Preložka VN 2 x 22kV vzdušného vedenia I.č. 1047/1073 v km 0,090 cesty II/507
- 612-00 Úprava VN 22kV káblového vedenia v km 0,095 cesty II/507
- 613-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 1048 v km 0,0334 I/63 a 1,3198 R7 a káblové vedenie pre TS1 ISRC
- 614-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 4,0374 R7
- 615-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,3271, 5,4075 a 5,4298 R7
- 616-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 5,9109 R7
- 617-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia I.č. 453 v km 8,4676 R7
- 618-00 Kiosková TS1 pre ISRC v km 1,076 R7
- 642-00 Prípojka NN pre ISRC v km 0,895 cesty I/63

Preložky oznamovacích káblov

- 651-00 Preložka diaľkového kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915
- 652-00 Preložka kábla Slovak Telekom v km 0,785 - 0,915
- 653-00 Preložka opt. kábla Orange SK v km 0,900 - 1,175
- 654-00 Preložka opt. kábla Sitel v km 0,900 - 1,175
- 655-00 Preložka kábla Slovak Telekom v km 5,927 - 6,243
- 656-00 Preložka opt. kábla Orange SK v km 7,858 - 8,590
- 657-00 Preložka opt. kábla Sitel v km 7,858 - 8,590
- 658-00 Preložka opt. kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590
- 659-00 Preložka DK kábla Slovak Telekom v km 7,858 - 8,590
- 660-00 Ochrana káblov Slovak Telekom a Orange v km 0,127 - 8,700

Preložky a ochrany plynovodov

- 701-00 Preložka VTL plynovodu DN 150 v km 0,375 R7
- 702-00 Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,021 SO 121-00 vetvy D
- 703-00 Preložka STL plynovodu DN 150 v km 0,998 R7
- 704-00 Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 5,540 R7
- 705-00 Ochrana VTL plynovodu DN 300 v km 0,692 SO 122-00
- 706-00 Ochrana VTL plynovodu DN 80 v km 6,109 R7
- 707-00 Preložka STL plynovodu D 90 v km 0,743 SO 122-00

Za vyvolané investície je možné považovať aj **rekultivácie dočasne zabratých plôch** v okolí stavby a opustených úsekov ciest v mieste ich preložiek.

6.2. Zabezpečenie hlavných surovín a materiálov a energií

Ako hlavný zdroj materiálu z trasy bude slúžiť materiál vykopaný pri budovaní vsakovacích priekop, odvodňovacích zariadení a rozobratie násypu opustených vetiev v križovatke Mliečany. Vo všeobecnosti sa jedná o materiál podmienenčne vhodný až nevhodný ktorý bez úpravy nie je možné použiť do násypu.

Vzhľadom na výrazný nedostatok násypového telesa stavby sa bude materiál na budovanie zemných telies a štrkovitý materiál do násypového telesa, pre obsyp objektov sa získavať z jestvujúcich zdrojov alebo lomov napr. štrkoviská.

Podľa údajov Obvodného banského úradu Bratislava v širšom okolí je evidovaných viacero ložísk nevyhradených nerastov. Zverejnené údaje zodpovedajú stavu k 20.1.2017.

Lokalita - k. ú. pozemok s parc. č.	Okres	Nerast	Organizácia	Platnosť do:
Čakany 482/36, 482/34	D.Streda	štrkopiesky	ZEDA Bratislava, s.r.o., 930 40 Štvrtok na Ostrove č. 437	bez obmedzenia bez obmedzenia
Čečínska Potôň 1406/1- časť A	D.Streda	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o. Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	- - predĺženie bez obmedzenia
Čečínska Potôň 1406/1- časť B	D.Streda	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o. Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	bez obmedzenia
Čečínska Potôň 101 a 104 - časť C	D.Streda	štrkopiesky	BEL - TRADE, spol. s r.o. Bajkalská 31, 821 05 Bratislava	bez obmedzenia
Čečínska Potôň 1372/1,2	D.Streda	štrkopiesky	GOBIO, s.r.o. Viničná 5, 949 01 Nitra	bez obmedzenia začatie 4.6.2008 dobýva IKRA s.r.o., Galanta
Čečínska Potôň 1386/1,2,8,9 a 1388/1,2,3,4,5 399/4 -	D.Streda	štrkopiesky	IKRA s.r.o. Majakovského 393/3, 924 01 Galanta	- predĺženie bez obmedzenia prerušenie od 17.7.2013
			Galvaniho 10, 821 04 Bratislava	- predĺženie do 31.12.2019
Nové Osady 350/1, a 350/3 350/13	Galanta	štrkopiesky	CRH (Slovensko) a.s. 906 38 Rohožník (od 1.9.2008)	31.12.2025 31.12.2025 31.12.2025
Nové Osady 129/5	Galanta	štrkopiesky	Sanbal AT s.r.o. Okružná 3239, 900 01 Modra	bez obmedzenia prerušenie činnosti od 31.12.2015
Oľdza 146/12	D.Streda	štrkopiesky	AGRIPENT spol. s r.o., Líščie Nivy 12, 821 08 Bratislava	bez obmedzenia
Oľdza 146/13	D.Streda	štrkopiesky	AGRIPENT spol. s r.o., Vajnorská 40, 831 03 Bratislava	bez obmedzenia
Oľdza 154/27	D.Streda	štrkopiesky	SKLÁDKY a ODPADY s.r.o. Líščie Nivy 12, 821 08 Bratislava	31.12.2027
Rastice 1340/10 a 1341	D.Streda	štrkopiesky	BEST PLACE, a.s. Hlínská 40, 011 18 Žilina	bez obmedzenia dobýva Váhostav-SK, a.s., Bratislava prerušenie činnosti od 07.11.2012
Šoriakoš, Obec Mostová	Galanta	štrkopiesky	DELTA stone s.r.o.	bez obmedzenia

Ostatný stavebný materiál si zabezpečí zhotoviteľ stavby. Vzhľadom na veľký nedostatok násypového telesa je potrebné pre dovoz kameniva, využívať cestnú sieť vyššieho rádu to je cesty I. a II. triedy, tak aby boli v minimálnej miere využívané komunikácie cez zastavané územia najmä cesty III. triedy, ktoré nie sú dimenzované na prevoz veľkého množstva kameniva.

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť zásobovanie staveniska vodou a najmä elektrickou energiou z miestnych elektrických rozvodov. Pre zásobovanie elektrickou energiou počas výstavby budú slúžiť jestvujúcu rozvodnú elektrickú sieť. Napojenie v rátane získania potrebných povolení si zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci stavebných dvorov.

6.3. Zabezpečenie celkového počtu pracovníkov a ich prípravy

Pracovníkov a ich pripravenosť si zabezpečí zhotoviteľ stavby s prihladením na ich odbornosť. Stavebník bude zabezpečovať stavebný dozor stavby prostredníctvom svojich zamestnancov alebo prostredníctvom nezávislého technického dozora.

6.4. Likvidácia prevádzok, objektov a zariadení v súvislosti s navrhovanou verejnou prácou

Výstavba rýchlostnej cesty R7 si vyžiada demoláciu jedného mostného objektu a demoláciu dotknutých ciest

- Existujúci mostný objekt Identifikačné číslo mosta M3627, správcovské číslo 009) 63-009 Most cez odvodňovací kanál pri obci Tejed v km 46,626 cesty I/63. Existujúci mostný objekt je jednoložový, železobetónový monolitický s dĺžkou premostenia 2,43m. Založenie mosta je pravdepodobne plošné.

Demolácia mostného objektu bude prebiehať počas dočasnej uzávery cesty I/63. Obchádzková trasa bude vedená po ceste R7 v úseku MÚK Dunajská Streda – MÚK Mliečany. Podrobnejšie obchádzková trasa bude riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

- V rámci projektu sa predpokladá demolácia konštrukcií vozovky existujúcich ciest ktoré zaberie rýchlostná cesta ako aj nové preložky ciest. Všetky konštrukcie ciest budú vybúrané iba v nevyhnutnom potrebnom rozsahu. V mieste opustených úsekov ciest v križovatke Mliečany a Dolný Bar ako aj v mieste preložky cesty III/1397 bde okrem celej konštrukcie vybúrané aj zemné teleso. Získaný nestmelený materiál sa použije do násypov stavby a uvedené úseky budú zrekultivované.
- V prípade preložiek existujúcich sietí bude potrebné siete v mieste pod budúcim telesom rýchlostnej cesty vybúrať a v rámci stavby navrhnuť ich preložku. Demolácie existujúcich sietí sú súčasťou jednotlivých preložiek sietí.

7. VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY

7.1. Na okolitú zástavbu

Rýchlostná cesta R7 je vedená extravilánom dotknutých obcí Kostolné Kračany, Dunajská Streda, Vrakúň, Povoda, Kútniky a Dolný Bar.

Rýchlostná cesta prechádza nasledovnými katastrami:

- k.ú. Kostolné Kračany (obec Kostolné Kračany),
- k.ú. Mliečany (mesto Dunajská Streda) ,
- Nekyje na Ostrove (obec Vrakúň),
- k.ú. Líder Tejed ,Pódafa, Čenkesfa (obec Povoda),
- k.ú. Hedbeneéte (obec Kútniky),
- k.ú. Dolný Bar (obec Dolný Bar)

7.2. Na inžinierske siete

Všetky dotknuté inžinierske siete, ktoré boli zistené, boli v teréne vytýčené jednotlivými správcami a vynesené v rámci geodetického elaborátu. Ako súčasť tejto stavby, všetky siete ktoré sú v kolízii so stavbou rýchlostnej cesty, či jednotlivých preložiek ciest boli preložené do novej polohy.

Zoznam všetkých preložiek dotknutých inžinierskych sietí je uvedený v kapitole 6.1.

7.3. Na rozostavané a pripravované nadväzujúce úseky

Rýchlostná cesta na začiatku nadväzuje na úsek R7 Holice – Mliečany Po dobudovaní úseku Mliečany – Dolný Bar v rámci tejto stavby dôjde k zrušeniu napojenia dočasného zjazdu na cestu I/63 (pred začiatkom úseku) a k dobudovaniu protihlukovej steny v mieste tohto zjazdu. V projekte je predpokladané, že úsek Dolný Bar – Zemné bude budovaný až následne po dostavbe úseku Mliečany – Dolný Bar.

7.4. Na príslušnú cestnú sieť

Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar na začiatku úseku bude pripojená v tom čase už postavený úsek R7 Holice – Mliečany a na konci bude napojená križovatkou Dolný Bar na cestu I/63. Na príslušnú cestnú sieť bude rýchlostná cesta napojená Mimoúrovňovými križovatkami Mliečany a Dunajská Streda.

7.5. Koordinácia so zámermi iných investorov (stavebníkov)

V priebehu spracovania dokumentácie došlo ku koordinácii so stavbami ovplyvňujúcimi návrh rýchlostnej cesty ako aj objektov navrhnutých na tejto rýchlostnej ceste, ktoré je možné zhrnúť do nasledovných bodov:

- Plánovaná IBV (v súčasnosti vo výstavbe) v južnej časti mesta Dunajská Streda a vplyv na dopravu v križovatke MÚK Mliečany
- Rozšírenie zástavby v južnej časti obce Dolný Bar a vplyv na polohu rýchlostnej cesty (odsun trasy južnejšie od tejto zástavby)

8. SÚLAD S MEDZINÁRODNÝMI ZMLUVAMI

Súlad s medzinárodnými zmluvami zabezpečuje Ministerstvo dopravy s výstavby SR (MDV SR).

9. SÚLAD S KONCEPCIOU ÚZEMNÉHO ROZVOJA SLOVENSKA

Súlad s koncepciou územného rozvoja zabezpečuje MDV SR.

10. SÚLAD SO ZÁKLADNÝMI PROGRAMOVÝMI DOKUMENTAMI PODPORY REGIONÁLNEHO ROZVOJA

Súlad so základnými programovými dokumentami podpory regionálneho rozvoja zabezpečuje NDV SR a to najmä:

- 10.1 súlad s Národným plánom regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
- 10.2 súlad s Rámcom podpory Spoločenstva
- 10.3 súlad s Operačným programom Doprava
- 10.4 súlad s regionálnym operačným programom
- 10.5 súlad so sektorovým operačným programom
- 10.6 súlad s jednotným programovým dokumentom
- 10.7 súlad so strategickým programovým dokumentom pre Kohézny fond
- 10.8 súlad s programom hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja samosprávneho kraja
- 10.9 súlad s programom hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce
- 10.10 súlad s programom iniciatívy Európskeho spoločenstva

11. SÚLAD S KONCEPCIOU ROZVOJA ODVETVIA

Súlad s koncepciou rozvoja odvetvia zabezpečuje MDV SR.

12. SÚLAD S PODMIENKAMI ÚZEMNOPLÁNOVACEJ DOKUMENTÁCIE

- **V územnoplánovacej dokumentácii VÚC** - potrebné zosúladiť územný plán TTSK s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.
- **Obec Kostolné Kračany** - je v súlade s územným plánom obce
- **Mesto Dunajská Streda** - potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.
- **Obec Vrakúň** - potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.
- **Obec Povoda** - potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.
- **Obec Kútniky** - potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.
- **Obec Dolný Bar** - potrebné zosúladiť územný plán mesta s navrhovanou trasou rýchlostnej cesty R7.

Vypracoval: Ing. Eduard Manco

PRÍLOHA Č.1

VYHODNOTENIE SPÔSOBU ZAPRACOVANIA PODMIENOK URČENÝCH V ZÁVEREČNOM STANOVISKU MŽP SR

Na základe výsledkov procesu posudzovania stavby „Rýchlostná cesta R7 Mliečany – Dolný Bar“, vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, vydalo Ministerstvo životného prostredia SR Záverečné stanovisko číslo 194/2019-1.7/zg (8475/2019) zo dňa 12.2.2019, ktoré nadobudlo právoplatnosť 14.8.2019.

Trasa rýchlostnej cesty R7 v predmetnom úseku bola posudzovaná v dvoch variantoch - Variant 1 (červený) a Variant 2 (modrý). Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti MŽP SR pre realizáciu odsúhlasilo Variant 2 (modrý), s odklonom trasy minimálne 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar.

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

Územnoplánovacie opatrenia

Zpracovanie zmien a doplnkov podľa výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 do územného plánu Trnavského samosprávneho kraja a nasledovných obcí a miest: mesto Dunajská streda, obec Povoda, Vrakúň, Dolný Bar, Kútniky a Dolný Štál.

Technické opatrenia

Pre etapu prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie sú navrhnuté nasledovné opatrenia:

- Odklon trasy rýchlostnej cesty R7 minimálne o 300 m od obytnej zóny obce Dolný Bar.

Požiadavka bola zapracovaná do technického riešenia v DÚR trasa bola proti trasovaniu v Správe EIA odsunutá južným smerom.

- Aktualizovať dopravnoinžiniersky prieskum vrátane kapacitného posúdenia navrhovaných križovatiek na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7.

V rámci DÚR bol spracovaný dopravnoinžiniersky prieskum, ktorý tvorí časť F.1 DÚR

- Aktualizovať hlukovú štúdiu výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7.

V rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie bola spracovaná hluková štúdia, ktorá tvorí časť F.5 DÚR.

- Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie navrhnuť výsledné umiestnenie protihlukových stien; aby sa zabránilo kolíziám vtákov s protihlukovými bariérami odporúčame navrhnuť bariéry, na ktorých by bolo vyznačené zvislé prúžkovanie, pričom je potrebné takto označiť najmä horný okraj bariéry, do ktorej narážajú vtáky najčastejšie.

V rámci DÚR akceptované doplnené do popisu PHS. Detailne bude riešené pri návrhu PHS v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

- Posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na podzemné vody z hľadiska požiadaviek rámcovej smernice o vodách.

Požiadavku bude v zmysle § 16a vodného zákona riešiť stavebník po odsúhlasení projektovej dokumentácie.

- V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať záberom pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V rámci DÚR plnenie tejto požiadavky rieši časť H. Záber pozemkov, H.1 Dokumentácia na odňatie pôdy z PP a LP. Nakladanie s humusovým horizontom bude v súlade s „Bilanciou skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy“ vypracovanej podľa vyhlášky Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 508/2004 Z.z., schválenej príslušným orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.

- Konkretizovať na základe výsledného projektu predmetného úseku rýchlostnej cesty R7 environmentálne záťaž a ich sanáciu.

Trasa rýchlostnej cesty v DÚR nekoliduje so žiadnou environmentálnou záťažou. V katastri Mliečany, pri Mliečanskom kanáli v km 0,250 rýchlostnej cesty, sa na opačnej strane cesty I/63 nachádza zrekultivovaná skládka komunálneho odpadu, ktorá je v registri environmentálnych záťaží vedená pod číslom SK/EZ/DS/1192 a názvom DS (003) / Dunajská Streda - Mliečany. Skládka bola rekultivovaná v roku 2008.

- Spracovať podrobnú špecifikáciu starostlivosti o humus a výkopovú zeminu.

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

- Realizovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum.

V rámci DÚR bol vykonaný orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum. Záverečná správa z prieskumu tvorí časť F.2 DÚR. Výsledky prieskumu a odporúčania sa premietli do technického riešenia navrhovaných objektov stavby. Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum bude realizovaný v etape DSP.

- Spracovať návrh pyrotechnického prieskumu.

Pyrotechnický prieskum tvorí časť F.11 DÚR

- Realizovať archeologický prieskum.

Archeologický prieskum tvorí časť F.9 DÚR

- Realizovať protikoróznny a geoelektrický prieskum.

Koróznny a geoelektrický prieskum tvorí časť F.7 DÚR

- Stavebný, resp. násypový materiál zabezpečiť z existujúcich zdrojov.

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

- Spracovať návrh mimostaveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne - lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie.

Technické riešenie navrhované v DÚR túto požiadavku rešpektuje. Pre presun materiálu budú využitá existujúca sieť ciest I. II. a III. triedy v rámci stavby. Pozdĺž budovanej trasy z južnej strany je od cca km 3,0 navrhnutý manipulačný pruh šírky 5m vrátane mostného provizória cez kanál Gabčíkovo - Topoľníky tak aby sa minimalizovala preprava materiálu po miestnych komunikáciách cez intravilány dotknutých obcí. Riešenie popisuje stavebný objekt 811-00 Prístupy na stavenisko.

- Spracovať návrh umiestnenia zariadení staveniska podľa nasledovných zásad:

- zariadenia staveniska umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia (minimálne 300-500 m); pri bližšej lokalizácii preukázať v projekte organizácie výstavby, že obyvateľstvo nebude ovplyvnené stavebnými mechanizmami;

V projekte sú navrhnuté stavebné dvory v nasledovných lokalitách:

SD1 v MÚK Mliečany v km 1,0 R7

SD2 pri moste 204-00 v km cca 3,0 R7

SD3 pri moste 205-00 a 206-00 v km cca 4,2 R7

SD4 medzi mostami 207-00 a 208-00 v km cca 5,5 R7

SD5 v križovatke Dolný Bar v km cca 8,5 R7

SD6 v areáli Dan Slovakia Agrar v Dolnom Bare

Požiadavka na dodržanie vzdialenosti bola pri návrhu zohľadnená.

- pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo;

SD1 v MÚK Mliečany v km 1,0 R7 - prístup z obchádzkovej trasy I/63

SD2 pri moste 204-00 v km cca 3,0 R7 – prístup z preložky účelovej cesty Mliečany - Povoda

SD3 pri moste 205-00 a 206-00 v km cca 4,2 R7 – prístup z cesty III/1394

SD4 medzi mostami 207-00 a 208-00 v km cca 5,5 R7 – prístup z cesty III/1397 alebo cez manipulačný pruh pozdĺž trasy z križovatky Dolný Bar

SD5 v križovatke Dolný Bar v km cca 8,6 R7 – prístup z obchádzkovej trasy v križovatke Dolný Bar

SD6 v areáli Dan Slovakia Agrar v Dolnom Bare – prístup z cesty III/1397 v dĺžke 1 km od križovatky s cestou I/63

- pre lokalizáciu zariadení staveniska využiť plochy poľnohospodárskej pôdy s nižšou produkčnosťou;

Požiadavka bola pri návrhu čiastočne zohľadnená. SD1 a SD5 sú umiestnené v trvalom zábere R7.

SD6 umiestnený v areáli družstva

SD2 až SD4 pomocné stavebné dvory pre budovanie mostov o menších rozmerov. Nutné umiestnenie pri mostných objektoch pričom však plochy vymedzené mimo biokoridory v súlade s požiadavkou ŠOP z rokovania zo dňa 12.6. 2020 (záznam č. 22)

- zariadenia staveniska zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody.

Plnenie požiadavky záverečného stanoviska bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

- Upresniť umiestnenie skládok výkopového materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.

Depónie sa budú zriaďovať na plochách dočasného záberu, miesta sú špecifikované v rámci technickej správy DÚR. Zhotoviteľ stavby bude musieť zabezpečiť plnenie všeobecných technických požiadaviek a všeobecných podmienok prevádzkovania stacionárnych zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky podľa prílohy č. 3, časť II.1 vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.

- Pri návrhu mostných objektov vychádzať podľa doporučení ŠOP SR, 2002, t.j. všetky mosty navrhnuť tak, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre terestrické druhy organizmov a umožňovali ich migráciu, pri rešpektovaní uvedeného opatrenia nebude pre odstránenie bariérového pôsobenia navrhovanej činnosti potrebné realizovať iné špeciálne priechody (biokoridory) pre migráciu živočíchov.

Technické riešenie v DÚR túto požiadavku zohľadňuje; vychádza z konzultácie s pracovníkmi ŠOP SR (26.11.2019 a 12.6.2020) a výsledkov „Migračnej štúdie“. Záznamy z rokovaní sa nachádzajú v dokladovej časti.

- Vo všetkých miestach križovania rýchlostnej cesty R7 s vodnými tokmi zabezpečiť prístup správcovi toku pre mechanizáciu na údržbu.

Požiadavka bola zohľadnená. Technické riešenie v zmysle DÚR bolo prerokované so správcom toku. Záznamy z rokovaní a vyjadrenia sú súčasťou časti E. Doklady.

- Podchodnú výšku pod mostami nad korunou hrádzí a na pobrežných pozemkoch Líderského kanála navrhnuť minimálne 4,2 m, konštrukcia mostov nesmie zasahovať do prietočného profilu tokov.

Technické riešenie v DÚR túto požiadavku zohľadňuje. Konštrukcia mostov nezasahuje do prietočného profilu tokov. Problematika bola prerokovaná so ŠOP SR - záznam z rokovania z 12.6. 2020 sa nachádza v dokladovej časti.

- Opevnenie pod mostami navrhnuť lomovým kameňom, resp. betónovou dlažbou položenou do suchého betónu.

Požiadavka bola zohľadnená.

- Pri odvádzaní vôd z kanalizácie rýchlostnej cesty R7 vsakovaním zabezpečiť jej prečistenie cez ORL v maximálnej koncentrácii NEL do 0,1 mg/l.

V rámci DÚR je odvodnenie rýchlostnej cesty je navrhnuté cez štrbinové žľaby alebo rigoly a kanalizáciu. Pred navrhnutým vsakovaním sú navrhnuté ORL. Koncentrácia ropných látok (NEL) na výstupe z ORL bude menej ako 0,1 mg/l.

- Riešiť strety záujmov výstavby rýchlostnej cesty s existujúcou infraštruktúrou a upresniť navrhované riešenie vyvolaných investícií.

- *Požiadavka bola zohľadnená.*

- Pri výрубke drevín použiť ekologicky odbúrateľné mazadlá do píl.
Plnenie požiadavky záverečného stanoviska bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.
- Pre stavebné a výrubové práce použiť iba mechanizmy v bezchybnom technickom stave, vypracovať systém kontroly technického stavu vozidiel, záznamy z kontroly viesť v denníku.
Plnenie požiadavky záverečného stanoviska bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.
- Zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu plôch trvalého a dočasného záberu po výstavbe.
Požiadavka bola v DÚR akceptovaná, rekultivácie rieši stavebný objekt SO 010-00 Rekultivácie dočasne zabratej poľnohospodárskej pôdy.
- Výrub drevín rastúcich mimo lesné porasty je nutné realizovať mimo vegetačné obdobie rastlín, ktoré pokrýva aj obdobie hniezdzenia vtákov a vyvážania mláďat ostatných druhov živočíchov tzn. v období VIII. – II.
Plnenie požiadavky záverečného stanoviska bude musieť byť rešpektované budúcim zhotoviteľom stavby.
- Realizovať náhradnú výsadbu za výrub drevín, na základe ich spoločenského ohodnotenia; druhové zloženie drevín a krovín zvoliť v prepojení s charakterom záujmového územia; výber konzultovať s príslušnými orgánmi ŠOP SR.
Požiadavka bola zohľadnená. Náhradná výsadba je súčasť objektu 071-00. Druhovú skladbu vegetačných úprav bola prerokovaná so ŠOP 12.6.2020 (záznam č. 22 v dokladovej časti).
- Mosty na R7 cez Mliečanský kanál, Lidérsky kanál, kanál Gabčíkovo - Topoľníky a dva bezmenné kanály vybudovať spôsobom, aby plnili zároveň funkciu podchodov pre migráciu živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce (kopytníky) podľa odporúčaných parametrov a opatrení v TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchov, MDVRR SR: 2012.
Technické riešenie v DÚR túto požiadavku zohľadňuje; vychádza z konzultácie s pracovníkmi ŠOP SR a výsledkov „Migračnej štúdie“ (záznam č. 6 a 22 z rokovania ŠOP dňa 26.11.2019 a 12.6.2020 v dokladovej časti).
- Pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri ceste využívať najmä stanovištne pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne.
Vegetačné úpravy riešia stavebné objekty 061-00, 062-00, 063-00, 064-00, 065-00, 066-00 a 067-00. Pri návrhu vegetačných úprav bola požiadavka záverečného stanoviska zohľadnená.
- Realizovať opodstatnené záchranné transfery chránených druhov organizmov z trasy trvalých záberov komunikácie pred reálnym začiatkom výstavby.
Plnenie požiadavky záverečného stanoviska bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby. Pri súčasnom stave informácií o území sa v trvalom zábere rýchlostnej cesty nenachádzajú chránené druhy organizmov, ktoré by si vyžadovali transfer.
- V prípade potreby vyvinúť opatrenia na odvrátenie prípadných negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R7 na chránený druh dub sivý (*Quercus pedunculilora*), ktorý sa vyskytuje v blízkosti trasy variantu 1 (červený) približne v km 4,9 – opatrenie platné iba pre variant 1.
Požiadavka sa súčasného technického riešenia netýka; trasa rýchlostnej cesty je projektovaná v zmysle odsúhlaseného variantu 2 (modrý).
- Most na R7 nad bezmenným kanálom približne v km 9,3, resp. 9,7 predĺžiť ponad celé zazemnené koryto pôvodného vodného toku.
Netýka sa tejto stavby. Mostný objekt v km 9,3 -9,7 podľa správy o hodnotení spadá do úseku Dolný Bar – Zemné.
- Priestor pod mostami na R7 ponad vodné toky ponechať v rámci možností v pôvodnom stave, bez spevnených plôch.
Požiadavka akceptovaná. Brehy vodných tokov sú spevnené podľa požiadaviek SVP (viď záznam č. 8 zo dňa 27.11.2019 a záznam č. 22 z 12.06.2020 v dokladovej časti). Ostatné plochy pod mostami ponad vodné toky využívané na migráciu živočíchov sú nespevnené.
- Realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia.

Rýchlostná cesta je projektovaná tak, aby počas prevádzky nedochádzalo k úniku znečisťujúcich látok do pôdy a horninového prostredia. Plnenie požiadavky záverečného stanoviska počas výstavby bude musieť byť zabezpečené budúcim zhotoviteľom stavby.

- Odstránenú orniciu odovzdať na poľnohospodárske využitie a podornicu počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy.

V rámci DÚR plnenie tejto požiadavky rieši časť H. Záber pozemkov, H.1 Dokumentácia na odňatie pôdy z PP a LP. Plnenie požiadavky v rámci realizácie stavby bude musieť zabezpečiť jej zhotoviteľ. Depónie orničnej vrstvy sa budú zriaďovať na plochách dočasného záberu, špecifikované sú v rámci technickej správy DÚR.

- Odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode trvalého a dočasného záberu s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením.

Požiadavka akceptovaná. V rámci projektu sa uvažuje s rekultiváciou opustených úsekov ciest v križovatke Mliečany a Dolný Bar.