



STANOVISKO

k navrhovanej činnosti/stavbe „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ vypracované na základe jej odborného posúdenia v súlade s ustanovením § 16a ods. 3 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov

Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra v súlade s ustanovením § 16a ods. 3 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov listom č. OU-NR-OSZP2-2020/037683-002 zo dňa 29.09.2020 (reg. č. VÚVH RD3003/2020 zo dňa 29.09.2020) sa obrátil na Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava ako odborné vedecko-výskumné pracovisko vodného hospodárstva poverené ministrom životného prostredia Slovenskej republiky výkonom primárneho posúdenia významnosti vplyvu realizácie nových rozvojových projektov na stav útvarov povrchovej vody a stav útvarov podzemnej vody vo vzťahu k plneniu environmentálnych cieľov a vydávaním stanoviska o potrebe posúdenia nového rozvojového projektu podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorý je transpozíciou čl. 4.7 RSV, so žiadosťou o vydanie odborného stanoviska k navrhovanej činnosti/stavbe „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“.

Súčasťou žiadosti bola projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR) „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ (vypracoval: Amberg Engineering Slovakia, s.r.o., Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, hlavný inžinier projektu Ing. Dagmar Kuchárová, 12/2019).

Investorom navrhovanej činnosti je Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava, Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava.

Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ poskytuje nasledovné stanovisko:

Navrhovaná činnosť/stavba „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ sa nachádza na území Nitrianskeho samosprávneho kraja, v okresoch Šaľa a Nové Zámky. Úsek začína za mimoúrovňovou križovatkou MÚK Zemné pri obci Zemné, kde nadväzuje na predchádzajúci úsek rýchlostnej cesty R7 Dolný Bar – Zemné. Zároveň v križovatke MÚK Zemné je zabezpečené napojenie cesty II/573 na rýchlostnú cestu R7. Trasa pokračuje východným smerom, kde križuje mostným objektom rieku Váh. Ďalej pokračuje južne od obce Palárikovo. Obchádza územie chráneného areálu Palárikovská bažantnica a PHO II. stupňa nachádzajúce sa severne od mesta Nové Zámky. Mimoúrovňovo križuje Dlhý kanál, železničnú trať č. 130 Bratislava - Nové Zámky, cestu I/75 a končí severne od Nových Zámok v križovatke s existujúcou cestou I/64. Pre zabezpečenie prevádzkyschopnosti úseku rýchlostnej cesty je potrebné uvažovať s dočasným napojením na cestu I/64 pri meste Nové Zámky v mimoúrovňovej križovatke MÚK Nové Zámky.

Záverečné stanovisko MŽP SR číslo 454/2014-3.4/ml zo dňa 18.11.2014 odporúča z hľadiska dopadov na životné prostredie realizovať variant B1 – modifikovaný, ktorý je rozpracovaný v predloženej Dokumentácii na územné rozhodnutie.

Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá na návrhovú rýchlosť $V_n=120$ km/hod v polovičnom profile kategórie R 24,5/120 – pravý pás (dvojpruh s obojsmernou premávkou). Výhľadovo sa počíta s jej dobudovaním na plný profil kategórie R 24,5/120 (4-pruh). Celková dĺžka riešeného úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky je 14,296 km.

- počet mimoúrovňových križovatiek - 1
- križovatka Nové Zámky s cestou I/64
- počet mostov na R7-11
- dĺžka spolu 2033,3 m
- počet mostov nad I/64 -1
- dĺžka mostu 55,5 m
- počet preložiek/úprav ciest I. triedy - 2
- preložka cesty I/75, dĺžka 928,2 m
- úprava cesty I/64, dĺžka 1 205,0 m
- počet preložiek poľných ciest - 6
- počet SSÚR -1

Z hľadiska požiadaviek súčasnej európskej legislatívy, ako aj legislatívy SR v oblasti vodného hospodárstva navrhovaná činnosť/stavba „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ musela byť posúdená z pohľadu požiadaviek článku 4.7 rámcovej smernice o vode, a to vo vzťahu k dotknutým útvarom povrchovej a podzemnej vody.

Rámcová smernica o vode určuje pre útvary povrchovej vody a útvary podzemnej vody environmentálne ciele. Hlavným environmentálnym cieľom RSV je dosiahnutie dobrého stavu vôd v spoločenstve do roku 2015 resp. 2021 najneskôr však do roku 2027 a zabránenie jeho zhoršovaniu. Členské štáty sa majú snažiť o dosiahnutie cieľa – aspoň dobrého stavu vôd, definovaním a zavedením potrebných opatrení v rámci integrovaných programov opatrení, berúc do úvahy existujúce požiadavky spoločenstva. Tam, kde dobrý stav vôd už existuje, mal by sa udržiavať.

V prípade nových infraštruktúrnych projektov nedosiahnutie úspechu pri

- dosahovaní dobrého stavu podzemnej vody,
- dobrého ekologického stavu, prípadne dobrého ekologického potenciálu útvarov povrchovej vody, alebo
- pri predchádzaní zhoršovania stavu útvarov povrchovej alebo podzemnej vody

v dôsledku nových zmien fyzikálnych vlastností útvaru povrchovej vody alebo zmien úrovne hladiny útvarov podzemnej vody, alebo keď

- sa nepodarí zabrániť zhoršeniu stavu útvaru povrchovej vody z veľmi dobrého na dobrý v dôsledku nových trvalo udržateľných rozvojových činností človeka

sa nepovažuje za porušenie rámcovej smernice o vode, avšak len v tom prípade, ak sú splnené všetky podmienky definované v článku 4.7 RSV.

Lokalita navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ je situovaná v čiastkovom povodí Váhu. Dotýka sa piatich vodných útvarov, a to troch útvarov

povrchovej vody – SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál (tabuľka č. 1) a dvoch útvarov podzemnej vody – jedného útvaru kvartérnych sedimentov SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a útvaru predkvartérnych hornín SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov (tabuľka č. 2).

a) útvary povrchovej vody

tabuľka č. 1

Čiastkové povodie	Kód VÚ	Názov VÚ /typ VÚ	rkm		Dĺžka VÚ (km)	Druh VÚ	Ekologický stav /potenciál	Chemický stav
			od	do				
Váh	SKV0027	Váh /V3 (P1V)	64,20	0,00	64,20	HMWB	zlý (4)	dobry
	SKV0173	Komočský kanál/P1M	21,00	0,00	21,00	AWB	priemerný (3)	dobry
	SKN0023	Dlhý kanál /P1S	19,90	0,00	19,90	NAT	priemerný (3)	dobry

Vysvetlivka: VÚ = vodný útvar; HMWB = výrazne zmenený vodný útvar; AWB = umelý vodný útvar; NAT = prirodzený vodný útvar;

b) útvary podzemnej vody

tabuľka č.2

Čiastkové povodie	Kód VÚ	Názov VÚ	Plocha VÚ (km ²)	Stav VÚ	
				kvantitatívny	chemický
Váh	SK1000400P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov	1943,02	dobry	zlý
	SK2001000P	Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov	6248,37	dobry	zlý

Vysvetlivka: VÚ = vodný útvar

Navrhovanou činnosťou/stavbou „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ budú dotknuté aj drobné vodné toky (hydromelioračné kanály) s plochou povodia pod 10 km², ktoré neboli vymedzené ako samostatné vodné útvary:

hydromelioračné kanály, prítoky útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál:

- Želiarsky kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1250, dĺžka 1,27km
- Palárikovský kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1235, dĺžka 8,56km

Z hľadiska požiadaviek článku 4.7 RSV bolo potrebné posúdiť, či realizácia navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ nespôsobí zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál alebo či navrhovaná činnosť/stavba nebude mať vplyv na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a útvaru predkvartérnych hornín SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov.

Posúdenie navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ sa vzťahuje na obdobie počas realizácie navrhovanej činnosti/stavby a po jej ukončení, ako aj na obdobie počas jej prevádzky/užívania.

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody alebo na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody

Navrhovaná činnosť/stavba „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ je členená na nasledovné stavebné objekty:

- SO 031-00 Spätná rekultivácia dočasne zabratých plôch v k. ú. Neded
- SO 032-00 Spätná rekultivácia dočasne zabratých plôch v k. ú. Zemné
- SO 033-00 Spätná rekultivácia dočasne zabratých plôch v k. ú. Palárikovo
- SO 034-00 Spätná rekultivácia dočasne zabratých plôch v k. ú. Nové Zámky
- SO 035-00 Spätná rekultivácia dočasne zabratých plôch v k. ú. Bánov
- SO 051-00 Vegetačné úpravy rýchlostnej cesty R7
- SO 052-00 Vegetačné úpravy v križovatke Nové Zámky
- SO 053-00 Vegetačné úpravy na preložke I/75
- SO 101-00 Rýchlostná cesta R7 Zemné - Nové Zámky
- SO 102-00 Križovatka Nové Zámky
- SO 111-00 Preložka cesty I/75 v km 12,809 R7
- SO 112-00 Úprava a rozšírenie cesty I/64 v MÚK Nové Zámky
- SO 121-00 Preložka poľnej cesty v km 0,772 R7
- SO 122-00 Preložka poľnej cesty v km 0,772 - 1,030 R7 vľavo
- SO 123-00 Preložka asfaltovej cesty v km 4,850 R7
- SO 124-00 Preložka poľnej cesty v km 6,200 R7 vpravo
- SO 125-00 Preložka poľnej cesty v km 6,200 R7 vľavo
- SO 126-00 Preložka poľnej cesty v km 7,540 R7
- SO 181-00 Prístupy na parcely v k.ú Zemné
- SO 182-00 Prístupy na parcely v k.ú Palárikovo
- SO 183-00 Prístupy na parcely v k.ú Nové Zámky
- SO 201-00 Most na R7 v km 0,063 nad cestou II/573
- SO 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh
- SO 203-00 Most na R7 v km 1,825 nad poľnou cestou
- SO 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom
- SO 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom
- SO 206-00 Most na R7 v km 7,080 nad poľnou cestou
- SO 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom
- SO 208-00 Most na R7 v km 8,634 nad odvodňovacím kanálom
- SO 209-00 Most na R7 v km 8,879 nad odvodňovacím kanálom
- SO 210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom
- SO 211-00 Most na R7 v km 11,995 nad traťou ŽSR Devínska Nová Ves - Štúrovo v žkm 139,978
- SO 212-00 Most na ceste I/75 v km 12,809 nad R7
- SO 301-00 Oplotenie rýchlostnej cesty R7
- SO 321-00 Protihluková a protisvetelná stena v km 7,480 - 9,480 vľavo
- SO 322-00 Protihluková stena v km 9,480 - 11,350 vľavo
- SO 323-00 Protihluková stena v km 11,825 - 12,770 vpravo
- SO 351-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vpravo
- SO 352-00 Protisvetelná stena v km 4,710 - 7,480 vľavo
- SO 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600
- SO 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800
- SO 373-00 Úprava odvodňovacieho kanála v km 7,850
- SO 430-00 SSÚR
- SO 430-01 Terénne úpravy
- SO 430-10 Komunikácie a spevnené plochy

SO 430-11 Komunikácie a spevnené plochy SSÚR
SO 430-12 Komunikácie a spevnené plochy DOPZ
SO 430-13 Komunikácie a spevnené plochy HaZZ
SO 430-20 Sadovnicke úpravy
SO 430-21 Sadovnicke úpravy SSÚR
SO 430-22 Sadovnicke úpravy DOPZ
SO 430-23 Sadovnicke úpravy HaZZ
SO 430-30 Architektúra (budovy)
SO 430-31 Prevádzková budova SSÚR
SO 430-32 Prevádzková budova DOPZ
SO 430-33 Prevádzková budova HaZZ
SO 430-34 Prístrešok pre havarované vozidlá DOPZ
SO 430-35 Udržovňa vozidiel a mechanizmov
SO 430-36 ČSPH
SO 430-37 Prístrešky
SO 430-38 Sklad značiek a prístrešky
SO 430-39 Silá na skladovanie soli
SO 430-40 Príprava soľanky
SO 430-41 Garáže pre sypače
SO 430-42 Garáže pre vozidlá a mechanizmy
SO 430-43 Sklad posypového materiálu
SO 430-44 Odpadové hospodárstvo
SO 430-45 Prístrešok pre komunálny odpad
SO 430-46 Šrotovisko
SO 430-47 Oplotenie (SSÚR, DOPZ, HaZZ)
SO 430-48 Vstupný portál
SO 430-49 Umývacia plocha
SO 430-50 Vodohospodárske stavebné objekty
SO 430-51 Verejný vodovod pre SSÚR
SO 430-52 Vodovodná prípojka pre SSÚR
SO 430-53 Vodovodná prípojka pre DOPZ
SO 430-54 Vodovodná prípojka pre HaZZ
SO 430-55 Vnútroareálový požiarňový vodovod
SO 430-60 Vonkajšia kanalizácia splašková SSÚR
SO 430-61 Vonkajšia kanalizácia splašková DOPZ
SO 430-62 Vonkajšia kanalizácia splašková HaZZ
SO 430-63 Vonkajšia kanalizácia dažďová + ORL + vsakovacia nádrž
SO 430-64 Vonkajšia kanalizácia dažďová DOPZ
SO 430-65 Vonkajšia kanalizácia dažďová HaZZ
SO 430-66 ČOV
SO 430-70 Elektro objekty a dátové siete
SO 430-71 Vonkajšie silnoprúdové rozvody NN
SO 430-72 Trafostanica pre stredisko SSÚR
SO 430-73 VN-22Kv prípojka pre SSÚR
SO 430-74 Káblová prípojka SSÚR
SO 430-75 Káblová prípojka DOPZ
SO 430-76 Káblová prípojka HaZZ
SO 430-77 Telefónna prípojka
SO 430-78 Vonkajšie slaboprúdové rozvody NN

SO 430-79 Zabezpečovací systém
 SO 430-80 Vonkajšie osvetlenie
 SO 430-81 Vonkajšie rozvody EPS
 SO 430-90 Plyn
 SO 430-91 Rozšírenie STL distribučného plynovodu + 3 ks pripojovacích plynovodov
 SO 430-92 DOPZ, Meracie zariadenie spotreby plynu
 SO 430-93 DOPZ, Vnútroareálový rozvod plynu
 SO 430-94 SSÚR, Meracie zariadenie spotreby plynu
 SO 430-95 SSÚR, Vnútroareálový rozvod plynu
 SO 430-96 HaZZ, Meracie zariadenie spotreby plynu
 SO 430-97 HaZZ, Vnútroareálový rozvod plynu
 PS 431-00 Prevádzkové súbory
 PS 431-01 Dispečerské pracovisko zimnej údržby
 PS 431-02 Vstup do areálu SSÚR
 PS 431-03 Technologické vybavenie PB HaZZ
 PS 431-04 ČSPH – Strojná časť
 PS 431-05 ČSPH – Prevádzkový rozvod silnoprúdu
 PS 431-06 Umývanie vozidiel + ČOV
 PS 431-07 Údržba vozidiel a mechanizmov
 PS 431-08 Dielenské zázemie
 PS 431-09 Kompresorová stanica a rozvod stlačeného vzduchu
 PS 431-10 Náhradný zdroj prúdu – Strojná časť
 PS 431-11 Náhradný zdroj a hlavný rozvádzač – Prevádzkový rozvod silnoprúdu
 PS 431-12 Údržba vozidiel a mechanizmov – Prevádzkový rozvod silnoprúdu
 PS 431-13 Skladovanie značiek, hutného materiálu a dreva, garážovanie mechanizmov
 PS 431-14 Sklad plynov, garážovanie mechanizmov
 PS 431-15 Solankové hospodárstvo
 SO 501-00 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7
 SO 511-00 Úprava kanalizácie v km 9,627 R7
 SO 521-00 Preložka vodovodu DN 150 v km 4,580 R7
 SO 522-00 Úprava vodovodu DN 800 v križovatke Nové Zámky
 SO 601-00 Preložka VVN 2x110 kV vzdušného vedenia l. č. 8865/8868 v km 3,924
 SO 602-00 Preložka VVN 1x110 kV vzdušného vedenia l. č. 8772 v km 12,627
 SO 611-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 322 v km 1,780 R7
 SO 612-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 205 v km 7,155 R7
 SO 613-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 205 v km 7,560 R7
 SO 614-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 220 v km 7,960 R7
 SO 615-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 220 v km 12,844 R7
 SO 616-00 Preložka VN 22kV vzdušného vedenia l. č. 245 v km 14,370 R7
 SO 617-00 Kiosk. transformačná stanica pre ISRC
 SO 618-00 Kiosk. transformačná stanica pre ISRC
 SO 641-00 Káblové vedenie VN 22kV pre TS ISRC
 SO 642-00 Káblové vedenie VN 22kV pre TS ISRC
 SO 643-00 Káblové vedenie VN 22kV pre TS SSUR a ISRC
 SO 651-00 Ochrana 6 kV kábla na trati Galanta - Nové Zámky v žkm 140,00
 SO 652-00 Ochrana DOK na trati Galanta-Nové Zámky v žkm 140,00
 SO 653-00 Ochrana DK na trati Galanta-Nové Zámky v žkm 140,00
 SO 654-00 Dočasná úprava trakčného vedenia na trati Galanta-Nové Zámky v žkm 140,00

SO 655-00 Definitívna úprava trakčného vedenia na trati Galanta-Nové Zámky v žkm 140,00
 SO 656-00 Úprava TZZ na trati Palárikovo - Nové Zámky
 SO 661-00 Stranová preložka optických káblov a zariadení ST, a.s. v km 9,550
 SO 662-00 Ochrana optických káblov a zariadení ORANGE, a.s. v km 12,837
 SO 663-00 Preložka optických káblov a zariadení ST, a.s. v km 14,400
 SO 664-00 Preložka optických káblov a zariadení ORANGE, a.s. v km 14,400
 SO 665-00 Telekomunikačná prípojka ST, a.s. pre SÚR v km 14,400
 SO 666-00 Telekomunikačná prípojka ORANGE, a.s. pre SÚR v km 14,400
 SO 701-00 Preložka VTL plynovodu DN 200 v km 12,644 R7
 SO 801-00 Informačný systém rýchlostnej cesty - stavebná časť
 SO 801-01 Informačný systém rýchlostnej cesty - technologická časť
 SO 811-00 Úprava krytu vozoviek ciest I. triedy
 SO 812-00 Úprava krytu vozoviek ciest II. triedy
 SO 901-00 Úprava plôch pre zariadenie staveniska
 SO 921-00 Prístupová komunikácia k SO 201-00
 SO 922-00 Prístupová komunikácia k SO 202-00

Podľa predloženej dokumentácie na územné rozhodnutie navrhovaná činnosť/stavba **„Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“** zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál alebo zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov môžu spôsobiť tie časti stavby/stavebné objekty, ktoré budú realizované priamo v týchto vodných útvaroch alebo v priamom dotyku s nimi.

Časti navrhovanej činnosti/stavby **„Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“**, ktoré môžu spôsobiť

a) *zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody a drobných vodných tokov sú:*

202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh
 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom
 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom
 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom
 210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom
 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600
 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800
 373-00 Úprava odvodňovacieho kanála v km 7,850
 501-00 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7

b) *zmenu hladiny útvarov podzemnej vody sú:*

201-00 Most na R7 v km 0,063 nad cestou II/573
 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh
 203-00 Most na R7 v km 1,825 nad poľnou cestou
 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom
 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom
 206-00 Most na R7 v km 7,080 nad poľnou cestou
 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom

208-00 Most na R7 v km 8,634 nad odvodňovacím kanálom
209-00 Most na R7 v km 8,879 nad odvodňovacím kanálom
210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom
211-00 Most na R7 v km 11,995 nad traťou ŽSR Devínska Nová Ves – Štúrovo v žkm 139,978
212-00 Most na ceste I/75 v km 12,809 nad R7
SO 430-63 Vonkajšia kanalizácia dažďová + ORL + vsakovacia nádrž

Stručný popis stavebných objektov

101-00 Rýchlostná cesta R7

Rýchlostná cesta je navrhnutá ako polovičný profil kategórie R24,5/120, čo zodpovedá kategórii R11,5/100. Celková dĺžka navrhovanej trasy je 14,296 285m. Úsek začína za mimoúrovňovou križovatkou MÚK Zemné, kde nadväzuje na predchádzajúci úsek rýchlostnej cesty R7 Dolný Bar – Zemné. Zároveň je v križovatke MUK Zemné zabezpečené napojenie cesty II/573 na rýchlostnú cestu R7. Ponad cestu II/573 je trasa prevedená pomocou presypaného mostného objektu SO 201-00. V tomto úseku je rýchlostná cesta navrhnutá v plnom profile, aby bolo možné vytvoriť plnohodnotné prepojenie cesty II/573 a rýchlostnej cesty R7. Trasa pokračuje rovinným územím ponad existujúcu betónovú cestu a Želiarsky kanál. Približne v km 4,8 vchádza do chráneného vtáčieho územia SKCHVÚ 005 Dolné Považie, ktoré je zo západnej strany ohraničené Komočským kanálom a z východnej strany Palárikovským potokom. Nachádzajú sa tu hniezdiská rôznych druhov vtáctva, trasa však nepretína žiadne kľúčové hniezdne lokality. Komočský kanál ako aj Palárikovský potok vytvárajú významné výskytové ako aj migračné koridory pre malé cicavce a vodných druhov skokanov. Trasa je ponad tieto vodné plochy prevedená pomocou mostných objektov SO 205-00 s indexom podchodu I=19,4 a SO 207-00 s indexom podchodu I=44,5. Ďalej trasa pomocou mostného objektu SO 207-00 prechádza ponad významný potravinový a migračný koridor poľovnej zvery nachádzajúci sa na okraji územia chráneného areálu Palárikovská bažantnica, ktorú trasa obchádza z južnej strany. Zároveň sa v tejto oblasti nachádza aj PHO II. stupňa. Následne rýchlostná cesta mimoúrovňovo križuje Dlhý kanál, ktorý vytvára migračný koridor pre malé cicavce a vodných druhov skokanov. Trasa je ponad Dlhý kanál prevedená pomocou mostného objektu SO 210-00 s indexom podchodu I=21. V km 12,0 trasa križuje železničnú trať č. 130 Bratislava - Nové Zámky, ponad ktorú je prevedená mostným objektom SO 211-00. Následne trasa križuje cestu I/75, ktorá bude preložená ponad navrhovanú rýchlostnú cestu. Trasa rýchlostnej cesty končí severne od Nových Zámkov v MÚK Nové Zámky, ktorá vytvorí prepojenie s existujúcou cestou I/64. Cesta I/64 bude v potrebnom úseku rozšírená na štvorpruhovú komunikáciu. V oblasti križovatky MÚK Nové Zámky bude trasa vybudovaná v plnom profile tak, aby bolo možné vytvoriť plnohodnotné prepojenie navrhovanej rýchlostnej cesty R7 a cesty I/64. Taktiež bude v MÚK Nové Zámky vytvorené napojenie pre stredisko správy a údržby rýchlostných ciest, ktoré je navrhnuté v rámci stavby R7 Zemné – Nové Zámky.

V rámci objektu 101-00 je navrhnutých 6 priepustov, ide o železobetónové rúrové priepusty DN1200 na polovičný profil R7:

1. Priepust v km 4,017 – bezmenný kanál
2. Priepust v km 5,308 – Gazdovský kanál
3. Priepust v km 5,332 – Gazdovský kanál
4. Priepust v km 5,766 – bezmenný kanál
5. Priepust v km 10,234 – bezmenný kanál
6. Priepust v km 11,000 – bezmenný kanál

Zásady odvodnenia

Odvedenie dažďových vôd z vozovky je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky cez svahy do prilahlých cestných vsakovacích priekop, resp. do voľného terénu. Odvodnenie pláne vozovky je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom s vyvedením na svah cestného telesa, resp. do cestných vsakovacích priekop. V oblasti SKCHVÚ 005 Dolné Považie budú dažďové vody odvádzané z vozovky priečnym a pozdĺžnym sklonom do líniových žľabov umiestnených v nespevnenej krajnici. Následne budú tieto vody pomocou uličných vpustov odvedené do dažďovej stoky, prečistené v odlučovači ropných látok a vypustené do Palárikovského kanála. Odvedenie dažďových vôd v miestach pozdĺž protihlukových stien a proti-oslnivých clôn bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do odvodňovacích žľabov, ktoré budú osadené na úkor nespevnenej krajnice započítavanej do voľnej šírky rýchlostnej cesty. Pri pozdĺžnom sklone vozovky menšom ako 0,5% (vo vrcholoch a v údolniciach výškových oblúkov) rýchlostnej cesty budú pozdĺž protihlukových stien a proti-oslnivých clôn osadené štrbinové žľaby (s vyspádaným). Taktiež bude v týchto miestach sklon nespevnenej krajnice smerom k odvodňovaciemu žľabu. Odvodnenie pláne vozovky v SKCHVÚ 005 Dolné Považie je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom do pozdĺžnej drenáže cez uličné vpusty do dažďovej stoky, prečistené v odlučovači ropných látok a vypustené do Palárikovského kanála. V ďalšom stupni (DSP) sa preverí, kde možno očakávať väčšie sústredenie dažďových vôd na vozovke a v prípade potreby sa v takýchto úsekoch doplnia odvodňovacie betónové žľaby.

201-00 Most na R7 v km 0,063 nad cestou II/573

Most sa nachádza v extraviláne, v katastrálnom území Neded. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7 ponad cestu II/573 (na úseku Kolárovo – Šaľa). Okolitý terén je rovinatý.

Prekážku pod mostom tvorí cesta II/573. Povrch vozovky pod mostom je asfaltový. Nad cestou je zabezpečená minimálna podjazdná výška 4,80 m a bezpečnostná rezerva 0,15 m. Úpravu cesty II/573 rieši objekt 123-00 stavby Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar – Zemné. Kvôli prepojeniu rýchlostnej cesty a cesty II/573 v križovatke Zemné sa most realizuje pre plný profil rýchlostnej cesty R7 kategórie C 24,5/120. Do vybudovania rýchlostnej cesty v plnom profile bude pre dopravu využívaná pravá strana mosta s voľnou šírkou 16,50 m. Cesta R7 je na moste vedená v prechodnici, priečny sklon asfaltovej vozovky na moste je strechovitý. Niveleta je vedená v stúpaní v sklone 2,65%.

Mostný objekt 201-00 je navrhnutý ako presýpaný jednopoložový most. Nosná konštrukcia je tvorená predpätými tyčovými prefabrikátmi, ktoré sú spriahnuté s monolitickou doskou hrúbky min. 0,25 m. Horná plocha dosky je betónovaná v priečnom strechovitom sklone 3,0% pod presypávkou a s protispádom 4,00% pod krajnými vonkajšími rímsami. Uvažovaná výška nosníkov je 1,40 m, celková výška nosnej konštrukcie je min. 1,65 m. Nad nosnou konštrukciou je presypávka hrúbky min. 1,45 m, ktorú tvorí ochranný zásyp hrúbky 0,60 m, nadnásyp a vrstvy vozovky. Celková stavebná výška je 3,10 m. Zo statického hľadiska ide o jednopoložovú integrovanú nosnú konštrukciu tvorenú predpätými tyčovými prefabrikátmi a spriahajúcou monolitickou doskou. Rozpätie poľa je 33,50 m. Tyčové prefabrikáty sa uložia na úložné prahy opôr. Po zmonolitnení priečnikov s oporami a vytvorení rámového rohu vzniká integrovaná konštrukcia so spodnou stavbou. Založenie mosta je navrhnuté ako hĺbkové na veľkopriemerových pilótach.

202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh

Most sa nachádza v katastrálnom území Neded a Zemné. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Mostný objekt prekonáva riekou Váh, ochranné hrádze rieky Váh, nadregionálny biokoridor Rieka Váh (NRBk Rieka Váh) a poľné cesty.

Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška hladiny rieky Váh $Q_{100} + 3,05$ m. Rieka Váh v mieste mosta je zaradená do klasifikačnej triedy VIa a je považovaná na tomto úseku za sledovanú vodnú cestu. Plavebná dráha na vodnej ceste rieky Váh je v mieste mosta 50 m široká a má výšku 5,25 m. Návrh mosta rešpektuje aj variantné riešenia úprav Vážskej vodnej cesty v zmysle štúdie realizovateľnosti splavenia Dolného Váhu na úseku Piešťany – Komárno (rkm 113,40 – 0,00). Všetky riešenia spĺňajú pod mostom možnosť splavenia podľa klasifikačnej triedy VIa. Prechod NRBk Rieka Váh je uvažovaný v 6. poli približne v km 0,686 640. Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 12,75 m až 11,25 m. Komunikácia je na moste vedená v prechodnici a v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 12 000 m.

Mostný objekt 202-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. Ľavý aj pravý most je tvorený spojitým predpätým komorovým nosníkom s 8 poliami s rozpätiami 55,00 + 80,00 + 100,00 + 130,00 + 100,00 + 100,00 + 80,00 + 55,00 m. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Príslušný úsek zemného telesa medzi mostom 201-00 a 202-00 sa zhotoví v plnom profile. Takéto riešenie zabezpečí dočasné pridanie vyrad'ovacieho pruhu k MÚK Neded. Voľná šírka komunikácie medzi mostami sa pre navrhovaný stav vymedzí betónovým zvodidlom. Priečny rez mostov je tvorený komorovým prierezom s vyloženými konzolami. Trámy komory sú zvislé. Výška nosnej konštrukcie je premenná od 2,50 m v poli po 7,00 m nad podperou. Ľavý most je od opory 1 k pilieru 5 rozšírený o 1,50 m. Pravý most je od opory 2 k pilieru 6 rozšírený o 1,50 m. Rozšírenia sa uskutočnia vo vonkajších konzolách prierezu. Opory sú tvorené úložnými prahmi na veľkopiemerových pilótach s rovnobežnými krídlami. Pilieri v toku rieky Váh sú navrhnuté ako kruhové stojky, v hornej časti ukončené oválnymi hlavicami. Ostatné piliere sú tvorené oválnymi stenovými stojkami, ktoré sú v hornej časti ukončené oválnymi hlavicami. Piliere sú založené hĺbkovo na veľkopiemerových pilótach. Výstavba nosnej konštrukcie pre polia nad vodným tokom je navrhnutá technológiou letnej betonáže a pre polia mimo toku technológiou betonáže na podpernej skruži. Svahy koryta rieky Váh a základy pilierov v toku rieky Váh sa ochránia kamenným záhozom.

203-00 Most na R7 v km 1,825 nad poľnou cestou

Most sa nachádza v katastrálnom území Zemné. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Objekt preklenuje poľnú cestu. Okolité terén je rovinatý, využívaný na poľnohospodárske účely.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia je na moste vedená v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 12 000 m. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška poľnej cesty $4,2$ m + $0,15$ m.

Mostný objekt 203-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoložnú proste uloženú nosnú konštrukciu tvorenú predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 1,40 m a spriahujúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 1,60 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod rímsovou doskou vpravo. Rozpätie poľa je 29,10 m. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská.

Spodnú stavbu tvoria opory na začiatku a na konci mosta. Opory mosta sú masívne, monolitické a založené na veľkopriemerových pilótach. Každú oporu tvorí úložný prah s úložnými blokmi pre hrncové ložiská, zavesené mostné krídla, záverný múrik s konzolou pre osadenie mostného záveru a uloženie prechodovej dosky.

204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom

Most sa nachádza v katastrálnom území Zemné. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Objekt preklenuje Želiarsky kanál (hydromelioračný kanál), ktorého prítok sa preloží v rámci objektu 371-00. Okolité terén je rovinný, využívaný na poľnohospodárske účely.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte v klesaní – 0,50%. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška QMAX + min. 2,50 m.

Mostný objekt 204-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoložnú proste uloženú nosnú konštrukciu tvorenú predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 0,75 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 0,95 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod rímsovou doskou vpravo. Rozpätie poľa je 14,20 m. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Spodnú stavbu tvoria opory na začiatku a na konci mosta. Opory mosta sú masívne, monolitické a založené na veľkopriemerových pilótach. Každú oporu tvorí úložný prah s úložnými blokmi pre hrncové ložiská, zavesené mostné krídla, záverný múrik s konzolou pre osadenie mostného záveru a uloženie prechodovej dosky.

205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Objekt preklenuje Komočský kanál, preložku Palárikovského kanála (objekt 372-00), preložku poľnej cesty (objekt 123-00) a poľné cesty na hrádzi. V hlavnom mostnom poli sa nachádza biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov. S migračným koridorom sa v lokalite uvažuje na základe návrhu uvedenom v dokumente: Prieskum migračných trás v úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 2019. Okolité terén je rovinný, využívaný na poľnohospodárske účely.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v smerovom oblúku. Priechy sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 12 000 m. Pod mostným objektom v mieste ciest je zabezpečená voľná výška min. 4,2 m + 0,15 m, v mieste preložky Palárikovského kanála $Q_{MAX} + 6,10$ m a v mieste Komočského kanála $Q_{MAX} + 5,75$ m.

Mostný objekt 205-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o trojpoľovú predpätú komorovú nosnú konštrukciu s rozpätiami polí 65,00 + 95,00 + 65,00 m. Výška komory v mieste nad medziľahlými podperami je 4,50 m, výška v strede rozpätia je 2,50 m. Šírka komory dolnej dosky je 7,00 m a je konštantná po celej dĺžke. Steny komory sú zvislé, ich hrúbky sú 0,50 m v poli a 1,00 m nad piliermi. Hrúbka dolnej dosky v poli je 0,25 m a nad piliermi 1,00 m. Nadväzujúce konzoly majú vyloženie 3,15 m a hrúbku 0,50 – 0,25 m. Spodnú stavbu tvoria úložné prahy na pilótach na začiatku a na konci mosta a medziľahlé piliere. Piliere pozostávajú z dvojice stojok s kruhovým prierezom priemeru 2,0 m. Nosná konštrukcia mosta sa na spodnú stavbu uloží prostredníctvom hrncových ložísk.

Založenie mosta sa navrhlo hĺbkové na veľkopriemerových pilótach. Nosná konštrukcia sa realizuje na pevnej skruži, alebo kombináciou technológie letmej betonáže a podpernej skruže. V mieste križovania Komočského kanála sa koryto a svahy toku opevnia betónovou dlažbou.

206-00 Most na R7 v km 7,080 nad poľnou cestou

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Objekt preklenuje odvodňovací kanál a poľnú cestu smer Palárikovské role – Piková. Odvodňovací kanál slúži ako biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov. S migračným koridorom sa v lokalite uvažuje na základe návrhu uvedenom v dokumente: Prieskum migračných trás v úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 2019. Okolité terén je rovinný, využívaný na poľnohospodárske účely. Charakter prekážky a prevádzanej cesty Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v priamej. Priechy sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte v stúpaní + 1,00%. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška 4,20 + 0,15 m.

Mostný objekt 206-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoľovú proste uloženú nosnú konštrukciu tvorenú predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 1,40 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 1,60 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod chodníkovou doskou vpravo. Rozpätie poľa je 29,10 m. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská.

Spodnú stavbu tvoria opory na začiatku a na konci mosta. Opory mosta sú masívne, monolitické a založené na veľkopriemerových pilótach. Každú oporu tvorí úložný prah s úložnými blokmi

pre hrncove ložiská, zavesené mostné krídla, záverný múrik s konzolou pre osadenie mostného záveru a uloženie prechodovej dosky. Pri oporách sa vybudujú oporné múry z vystuženej zeminy a gabiónov.

207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Most preklenuje hydromelioračný kanál (Palárikovský potok), preložku poľnej cesty (SO 126-00), biokoridor (RBC Palárikovo – bažantnica) a zamokrené územia. Biokoridor RBC Palárikovo – bažantnica predstavuje v lokalite migračnú trasu M5 (Zdroj: Prieskum migračných trás v úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 2019). Hydromelioračný kanál (Palárikovský potok) slúži aj ako biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov. Okolité terén je rovinatý, využívaný aj na poľnohospodárske účely.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v prechodnici a v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte v klesaní - 0,50%. Preložka poľnej cesty je vedená v 5. mostnom poli, kde je zabezpečená voľná výška 4,20 m + 0,15 m. Prechod migračného kanála RBC Palárikovo – bažantnica je v 5. poli.

Mostný objekt 207-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o 2-krát osempoľovú spojitú nosnú konštrukciu s rozpätiami polí 30,00 + 6 x 42,00 + 30,00 m (dilatačný celok DC1 aj DC2). Priečny rez je tvorený predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 2,00 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m.

Celková výška nosnej konštrukcie je min. 2,20 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod chodníkovou doskou vpravo. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové a nadpodperové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Dilatačné celky DC1 a DC2 na pravom moste majú spoločný pilier 18.

Spodnú stavbu tvoria úložné prahy na pilótach na začiatku a na konci mosta a medziľahlé piliere. Piliere pozostávajú z dvojice stojok s kruhovým prierezom. Nosná konštrukcia mosta sa na spodnú stavbu uloží prostredníctvom hrncových ložísk.

208-00 Most na R7 v km 8,634 nad odvodňovacím kanálom

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7 ponad odvodňovací kanál. Odvodňovací kanál slúži ako biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov. S migračným koridorom sa v lokalite uvažuje na základe návrhu uvedenom v dokumente: Prieskum migračných trás v úseku rýchlostnej cesty R7 Zemné – Nové Zámky, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 2019. Okolité terén je rovinatý, využívaný aj na poľnohospodárske účely. V blízkosti je zamokrené územie.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 38 000 m. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška $Q_{MAX} + 3,20$ m.

Mostný objekt 208-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoložnú nosnú konštrukciu s rozpätím 14,20 m. Priečny rez je tvorený predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 0,75 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 0,95 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod rímsovou doskou vpravo. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Spodnú stavbu tvoria opory na začiatku a na konci mosta. Opory mosta sú masívne, monolitické a založené na veľkopriemerových pilótoch. Každú oporu tvorí úložný prah s úložnými blokmi pre hrncové ložiská, zavesené mostné krídla, záverný múrik s konzolou pre osadenie mostného záveru a uloženie prechodovej dosky.

209-00 Most na R7 v km 8,879 nad odvodňovacím kanálom

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7 ponad odvodňovací kanál. Odvodňovací kanál slúži ako biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 na mostnom objekte je v klesaní - 0,30%. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška $Q_{MAX} + 2,80$ m.

Mostný objekt 208-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoložnú nosnú konštrukciu s rozpätím 14,20 m. Priečny rez je tvorený predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 0,75 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 0,95 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod rímsovou doskou vpravo. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Spodnú stavbu tvoria opory na začiatku a na konci mosta. Opory mosta sú masívne, monolitické a založené na veľkopriemerových pilótoch. Každú oporu tvorí úložný prah s úložnými blokmi pre hrncové ložiská, zavesené mostné krídla, záverný múrik s konzolou pre osadenie mostného záveru a uloženie prechodovej dosky.

210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom

Most sa nachádza v katastrálnom území Palárikovo. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7. Objekt preklenuje Dlhý kanál a poľné cesty na hrádzi. Dlhý kanál slúži ako biokoridor pre migráciu obojživelníkov a malých cicavcov.

Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v prechodnici a v priamej. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 je na mostnom objekte vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 12 000 m. Pod mostným objektom v mieste ciest je zabezpečená voľná výška min. 4,2 m + 0,15 m, v mieste Dlhého kanála $Q_{100} + 5,80$ m.

Mostný objekt 210-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o trojpoľovú predpätú komorovú nosnú konštrukciu s rozpätiami polí 65,00 + 95,00 + 65,00 m. Výška komory v mieste nad medziľahlými podperami je 4,50 m, výška v strede rozpätia je 2,50 m. Šírka komory dolnej dosky je 7,00 m a je konštantná po celej dĺžke. Steny komory sú zvislé, ich hrúbky sú 0,50 m v poli a 1,00 m nad piliermi. Hrúbka dolnej dosky v poli je 0,25 m a nad piliermi 1,00 m. Nadväzujúce konzoly majú vyloženie 3,15 m a hrúbku 0,50 – 0,25 m. Spodnú stavbu tvoria úložné prahy na pilótach na začiatku a na konci mosta a medziľahlé piliere. Piliere pozostávajú z dvojice stojok s kruhovým prierezom priemeru 2,0 m. Nosná konštrukcia mosta sa na spodnú stavbu uloží prostredníctvom hrncových ložísk. Založenie mosta sa navrhlo hĺbkové na veľkopriemerových pilótach. Nosná konštrukcia sa realizuje na pevnej skruži, alebo kombináciou technológie letnej betonáže a podpernej skruže. V mieste križovania s Dlhým kanálom sa koryto a svahy toku opevnia kamennou dlažbou s vyškárovaním.

211-00 Most na R7 v km 11,995 nad traťou ŽSR Devínska Nová Ves – Štúrovo v žkm 139,978

Most sa nachádza v katastrálnom území Nové zámky. Po mostnom objekte je vedená komunikácia rýchlostnej cesty R7 ponad poľnú cestu a dvojkoľajnú trať ŽSR Devínska Nová Ves – Štúrovo. Okolitý terén je rovinatý, v lokalite navrhovaného mosta sa nachádzajú polia a porast. Rýchlostná cesta R7 pre kategóriu C 24,5/120 je navrhnutá v polovičnom profile a z toho vychádza aj šírkové usporiadanie navrhnuté na moste. Na R7 sa realizuje pravý most s voľnou šírkou 11,25 m. Komunikácia na moste je vedená v smerovom oblúku. Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,50%. Niveleta rýchlostnej cesty R7 na mostnom objekte je vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 12 000 m. Pod mostným objektom je zabezpečená voľná výška pre poľnú cestu 4,20 m + 0,15 m rezerva. Voľná výška pre železničnú trať je min. 7,00 m + 0,05 m.

Mostný objekt 211-00 pozostáva z ľavého a pravého mosta. V rámci realizácie rýchlostnej cesty R7 v polovičnom profile sa vybuduje pravý most. Vo výhľadovom stave sa uvažuje s dobudovaním ľavého mosta. Zo statického hľadiska ide o trojpoľovú spojitú nosnú konštrukciu s rozpätím 30,00 + 42,00 + 30,00 m. Priečny rez je tvorený predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 2,00 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 2,20 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom jednostrannom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod chodníkovou doskou vpravo. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové a nadpodperové priečniky. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Spodnú stavbu tvoria

úložné prahy na pilótach na začiatku a na konci mosta a medziľahlé piliere. Piliere pozostávajú z dvojice stojok s kruhovým prierezom. Nosná konštrukcia mosta sa na spodnú stavbu uloží prostredníctvom hrncových ložísk.

212-00 Most na ceste I/75 v km 12,809 nad R7

Most sa nachádza v katastrálnom území Nové zámky. Po mostnom objekte je vedená cesta I. triedy Nové Zámky – Šaľa ponad rýchlostnú cestu R7. Okolitý terén je rovinný, v lokalite navrhovaného mosta sa nachádzajú poľnohospodársky využívané pozemky.

Na ceste I/75 sa realizuje most s voľnou šírkou 11,50 m. Komunikácia na moste je vedená v priamej. Priechy sklon vozovky je strechovitý 2,50%. Niveleta na ceste I/75 a na mostnom objekte je vo výškovom vrcholovom zakružovacom oblúku s polomerom 5 000 m. Pod mostným objektom je pre rýchlostnú cestu zabezpečená voľná výška R7 5,20 m + 0,15 m rezerva.

Mostný objekt 212-00 tvorí jedna konštrukcia určená na obojsmernú premávku. Zo statického hľadiska ide o dvojpoľovú spojitú nosnú konštrukciu s rozpätím 27,00 + 27,00 m. Priechy rez je tvorený predpätými tyčovými prefabrikátmi výšky 1,30 m a spriahajúcou monolitickou doskou hrúbky min. 0,20 m. Celková výška nosnej konštrukcie je min. 1,50 m. Horná plocha dosky sa vybetónuje v priečnom strechovitom sklone 2,50% pod vozovkou a s protispádom 4,00% pod chodníkovými doskami vľavo a vpravo. Na zabezpečenie tuhosti konštrukcie sa navrhli koncové a nadpodperový priečník. Nosníky sa uložia na dosku priečnika. Doska priečnika sa uloží na hrncové ložiská. Spodnú stavbu tvoria úložné prahy na pilótach na začiatku a na konci mosta a medziľahlý pilier. Pilier pozostáva z dvojice stojok s obdĺžnikovým prierezom. Nosná konštrukcia mosta sa na spodnú stavbu uloží prostredníctvom hrncových ložísk. Pri oporách sa vybudujú oporné múry z vystuženej zeminy a gabiónov.

371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600

Želiarsky kanál je v správe Hydromeliorácie, š.p. evidovaný ako kanál Zelléret (ev.č. 5207 047 001), bol vybudovaný v r. 1938 o celkovej dĺžke 1,268 km v rámci stavby „OP Zelléret – Zemné“. Z dôvodu výstavby násypu cesty R7 v mieste existujúceho koryta Želiarskeho hydromelioračného kanála bude riešená preložka kanála v nevyhnutnom rozsahu. Koryto navrhovanej preložky rešpektuje ako šírkové tak aj prietokové parametre existujúceho koryta, tzn. že je jednoduchého lichobežníkového tvaru so šírkou v dne 1,50 m, sklon svahov 1:2. Na konci preložky a tiež v mieste prechodu na opevnenie bude koryto stabilizované priečnymi prahmi z lomového kameňa. Dĺžka preložky prítoku Želiarskeho kanála je 42,16 m. Preložené koryto prítoku sa napája na existujúce koryto Želiarskeho kanála. Vzhľadom na to, že koryto kanálu je vedené pod mostným objektom 204-00 bude opevnené kamennou dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm s vyšpárovaním. Dlažba sa uloží do zavlhnutého lôžka z prostého betónu hr. 100 mm. Dĺžka úpravy Želiarskeho kanála je 49,50 m.

372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800

Z dôvodu výstavby násypu cesty R7 ako aj objektu 123-00 „Preložka asfaltovej cesty v km 4,850“ a mosta 205-00 bude potrebné preložiť koryto Palárikovského kanála do novej trasy. Miesto vyústenia do koryta Komočského kanála sa nezmenilo. Koryto navrhovanej preložky rešpektuje ako šírkové tak aj prietokové parametre existujúceho koryta, tzn. že je jednoduchého lichobežníkového tvaru so šírkou v dne 1,50 – 1,70 m, sklon svahov 1:2. Na začiatku a konci

preložky bude koryto stabilizované priečnymi prahmi z lomového kameňa. Dĺžka preložky Palárikovského kanála je 237,00 m.

373-00 Úprava odvodňovacieho kanála v km 7,850

V rámci výstavby cesty R7 a hlavne násypu mostných opôr mostu 208-00 dôjde pri stavebných prácach k porušeniu brehov odvodňovacieho kanála. Z dôvodu zaistenia a spevnenia brehov, ako aj ochrany mostných opôr budú brehy spevnené kamennou rovnatinou do 200 kg. Na začiatku a konci úpravy bude breh stabilizovaný priečnym prahom z lomového kameňa. Dĺžka úpravy pravého brehu je 41,60m. Dĺžka úpravy ľavého brehu je 46,64m.

430-63 Vonkajšia kanalizácia dažďová

Odvedenie zrážkových vôd z komunikácií a spevnených plôch areálu SSÚR zabezpečuje systém dažďových stôk, ktorý pokryje všetky úseky SSÚR, kde je pohyb motorových vozidiel a kde môže dôjsť k úniku ropných látok. Odvedenie vôd z komunikácií a spevnených plôch je zabezpečené ich pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z povrchu vozovky sa zachytávajú pozdĺžnymi rigolmi a cez uličné vpusty sú zaústené do navrhovanej kanalizácie. Profil potrubí je DN 300, prípojky od vpustov sú z DN 200. Materiál potrubia musí byť vodotesný a musia byť prevedené skúšky vodotesnosti kanalizácie. Navrhovaný materiál vzhľadom na vodotesnosť spojov, vodonepriepustnosť rúr, životnosť, nezávadnosť pre životné prostredie a dobré hydraulické vlastnosti je PP prípadne PVC triedy SN 10, prípojky od vpustov sú rovnako PP/PVC. Dĺžka a materiál kanalizácie PVC, DN 300, 280,00 + 230,00 + 180,00 = 690,00 m. Zachytené dažďové vody sú následne prečistené v odlučovači ropných látok (ORL). Kapacita odlučovača bola stanovená hydrotechnickým výpočtom na prietok 200 l/s. V tejto hodnote je zohľadnená aj požadovaná rezerva 25 % oproti skutočnému prítoku z kanalizácie. Odlučovač bude betónový plnoprietokový s automatickým uzáverom kalovej nádrže. ORL je určený pre plochy s koncentráciou ropných látok na vstupe do 1000 mg NEL/l. Koncentrácia ropných látok (NEL) na výstupe z ORL bude do 0,1 mg NEL/l. Prečistené dažďové vody budú zaústené do akumuláčnej nádrže požiarnych vôd ANPV (SO 430-55). Prebytočné množstvo vôd bude z ANPV odtekať potrubím DN 300 do povrchovej vsakovacej nádrže (jazierko). Dažďovú vodu bude zachytávať otvorená zemná nádrž s funkciou retenčnou. Retencia rieši trvalé zachytávanie dažďového prietoku vsakovaním do dna a svahov nádrže ako aj výparom z nádrže. Nádrž nemá trvalú hladinu, po vsiaknutí vody ostáva suchá. Teleso nádrže bude vytvarované do požadovaného tvaru a rozmerov so sklonom svahov 1:2 pričom breh nádrže nie je vyvýšený nad terén. Dno nádrže bude rovné. Presná skladba dna a svahov nádrží bude definovaná v ďalšom stupni PD po vykonaní podrobného hydrogeologického posudku.

a.1 Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/stavby na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál

Útvar povrchovej vody SKV0027 Váh

a) súčasný stav

Na základe skríningu hydromorfologických zmien v rámci prípravy 1. cyklu plánov manažmentu povodí bol útvar povrchovej vody SKV0027 Váh (rkm 64,20 – 0,00) predbežne

vymedzený ako kandidát na výrazne zmenený vodný útvar, v ktorom boli identifikované nasledovné hydromorfologické zmeny:

- *priečne stavby:*
rkm 43,9 - VD Selice, h = 2,50 m, bariéra úplne nepriechodná pre všetky tunajšie druhy rýb;
rkm 63,150 - VD Kráľová, h = 11,00 m, bariéra úplne nepriechodná pre všetky tunajšie druhy rýb;
- *výhony v koryte:*
rkm 25,8 – rkm 26,350; 4 pravostranné výhony;
rkm 33,2 – rkm 34,1; 6 pravostranných výhonov;
rkm 34,6 – rkm 35,6; 9 pravostranných výhonov;
rkm 37,2 – rkm 37,5; 3 pravostranné výhony;
rkm 40,9 – rkm 41,2; 4 pravostranné výhony;
rkm 52,1 - rkm 52,6; 5 pravostranných výhonov;
rkm 31,9 – rkm 32,67; 9 ľavostranných výhonov;
rkm 51,9 - rkm 52,3; 3 ľavostranné výhony;
rkm 54,3 - rkm 54,7; 5 ľavostranných výhonov;
- *brehové opevnenie:*
rkm 25,0 – rkm 25,2; rkm 27,2 - rkm 28,1; rkm 29,4 - rkm 30,3; rkm 31,4 - rkm 32,3;
rkm 35,6 - rkm 36,8; rkm 37,5 - rkm 38,0; rkm 40,1 – rkm 40,4; rkm 42,4 – rkm 43,1;
rkm 44,2 – rkm 45,0; rkm 46,0 – rkm 46,7; rkm 47,5 – rkm 48,5; rkm 49,8 – rkm 51,0;
rkm 52,7 – rkm 52,8; rkm 54,4 – rkm 54,9; rkm 56,0 – rkm 56,4; rkm 57,6 – rkm 58,3;
rkm 59,0 – rkm 60,4; rkm 61,3 – rkm 63,15; pravostranné brehové opevnenie - kamenná dlažba, kamenný zához;
rkm 26,2 – rkm 27,2; rkm 28,4 – rkm 28,9; rkm 29,0 – rkm 29,235; rkm 30,5 – 31,7;
rkm 32,7 – rkm 33,4; rkm 34,5 – rkm 35,5; rkm 37,0 – rkm 37,7; rkm 40,9 – rkm 41,4;
rkm 43,1 – rkm 44,0; rkm 44,0 – rkm 44,9; rkm 45,2 – rkm 45,9; rkm 46,7 – rkm 47,8;
rkm 48,4 – rkm 49,9; rkm 51,0 – rkm 51,6; rkm 52,3 – rkm 52,43; rkm 54,8 – rkm 56,0;
rkm 56,9 – rkm 57,0; rkm 58,2 – rkm 58,9; rkm 60,3 – rkm 61,5; ľavostranné brehové opevnenie - kamenná dlažba, kamenný zához;
- *nábřežné múry:*
rkm 63,0 – rkm 63,08;
- *ochranné hrádze:*
rkm 25,15 – rkm 44,4 a rkm 44,4 – rkm 62,25; pravostranné ochranné hrádze;
rkm 25,0 – rkm 43,9; rkm 27,454 – rkm 42,5km a rkm 42,5 – rkm 61,4; ľavostranné ochranné hrádze.

V roku 2008 (09.09.2008) na základe posúdenia reálneho stavu uvedených vplyvov/vodných stavieb (pracovníkmi SVP, š. p. Banská Štiavnica, OZ Piešťany) a na základe výsledkov testovania vodného útvaru použitím určovacieho testu 4(3)(a) v súlade s Guidance dokumentom No4 *Určenie a vymedzenie výrazne zmenených a umelých vodných útvarov* bol tento vodný útvar vymedzený ako výrazne zmenený vodný útvar, nakoľko ani po realizácii opatrení (spriechodnení migračných bariér) nebude v ňom možné dosiahnuť dobrý ekologický stav.

Na základe výsledkov monitorovania vôd v rokoch 2009 – 2012 bol klasifikovaný v zlom ekologickom potenciáli. Stav/potenciál útvaru podľa jednotlivých prvkov kvality je uvedený v tabuľke č.3

tabuľka č. 3

Stav/potenciál vodného útvaru							
fytoplanktón	fytobentos	makrofyty	bentické bezstavovce	ryby	HYMO	FCHPK	relevantné látky
2	3	3	4	4	0	3	NS

Vysvetlivka: NS = nesúladiť s environmentálnymi normami kvality

Ako významné tlaky (stresory), ktoré môžu priamo alebo nepriamo ovplyvniť jednotlivé prvky kvality a tým aj stav útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015), prílohe 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ boli identifikované: bodové komunálne znečistenie, bodové priemyselné znečistenie (organické znečistenie) a nepriame vypúšťanie PL a RL, difúzne znečistenie (zraniteľná oblasť) a hydromorfologické zmeny. Možné ovplyvnenie jednotlivých prvkov kvality/dopad je uvedené v nasledujúcej tabuľke č.4:

tabuľka č. 4

Biologické prvky kvality		Bentické bezstavovce	Bentické rozsievky	fytoplanktón	makrofyty	ryby
tlaky	organické znečistenie	priamo	-	priamo	-	-
	hydromorfológia	priamo	nepriamo	nepriamo	nepriamo	priamo
	Nutrienty (PaN)	nepriamo	priamo	priamo	priamo	nepriamo

V 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015) kapitole 8 sú navrhnuté základné a doplnkové opatrenia na dosiahnutie dobrého potenciálu vôd v útvare povrchovej vody SKV0027 Váh.

Na elimináciu organického znečistenia v útvare povrchovej vody SKV0027 Váh sú v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015) navrhnuté opatrenia na dosiahnutie dobrého potenciálu vôd, a to v prílohe č. 8.1, v prílohe 8.1b a v prílohe 8.2:

základné opatrenia vyplývajúce zo smernice 91/271/EHS o čistení komunálnych odpadových vôd

- Kolárovo – výstavba ČOV (očakávaný dátum začiatku prác 12/2015, očakávaný dátum ukončenia 12/2018)
- Kolárovo – dobudovanie zberného systému/verejnej kanalizácie (očakávaný dátum začiatku prác 12/2015, očakávaný dátum ukončenia 12/2018)

základné opatrenia vyplývajúce zo smernice 2010/75 EU o priemyselných emisiách

- Duslo a.s. Šaľa – zosúladiť so smernicou 2010/75/EU o priemyselných emisiách

a doplnkové opatrenia (kapitola 8.1.2 Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj)

- realizácia opatrení z Programu rozvoja verejných kanalizácií.

Na spriechodnenie migračných bariér v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015) v Prílohe 8.4a boli navrhnuté nápravné opatrenia:

- rkm 64,2 – priehradný múr VD Kráľová – zabezpečenie priechodnosti rybovodom alebo biokoridorom
- rkm 44,9 – priehradný múr VD Selice – zabezpečenie priechodnosti rybovodom alebo biokoridorom

Útvar povrchovej vody SKV0027 Váh sa nachádza v zraniteľnej oblasti vymedzenej v súlade s požiadavkami smernice 91/676/EHS o ochrane podzemných vôd pred znečistením dusičnanmi. Opatrenia na redukciiu poľnohospodárskeho znečistenia navrhnuté v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj vyplývajú z implementácie tejto smernice. Sú to základné opatrenie, ktoré budú v SR realizované prostredníctvom Programu poľnohospodárskych činností vo vyhlásených zraniteľných oblastiach vypracovaného k tejto smernici.

Doplnkové opatrenia sú na dobrovoľnej báze. Ide o opatrenia Programu rozvoja vidieka SR 2014-2020 súvisiace s ochranou vôd.

Nakoľko navrhnuté opatrenia nie je možné zrealizovať v danom časovom období, a to z technických i ekonomických príčin, v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj bola pre tento vodný útvar uplatnená výnimka podľa čl. 4(4) RSV - TN1, t.j. posun termínu dosiahnutia dobrého stavu do roku 2027 (príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ 2.Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015), **link:** <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>).

V uvedenej výnimke TN1 sa aplikuje kombinácia technickej nerealizovateľnosti opatrení v danom časovom období s ekonomickým dôvodom – neprimerane vysokým zaťažením pre spoločnosť a taktiež z dôvodu, že vodný útvar je vystavený viacerým vplyvom a vyriešenie jedného z problémov nemusí zabezpečiť dosiahnutie cieľa.

b) predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh po realizácii navrhovanej činnosti

Z hľadiska možných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh rozhodujúcim stavebným objektom/časťou navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky*“, ktorý môže spôsobiť zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh je stavebný objekt 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh.

Popis stavebného objektu 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh je uvedený vyššie v predchádzajúcej časti stanoviska.

Posúdenie predpokladaných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác na stavebnom objekte 202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh budú práce prebiehať v bezprostrednej blízkosti útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh ako aj priamo v ňom (zakladanie spodnej stavby mosta, výstavba nosnej konštrukcie pre polia nad vodným tokom technológiou letnej betonáže a pre polia mimo toku technológiou betonáže na podpernej skruži, opevnenie svahov koryta rieky Váh a základov pilierov v toku rieky Váh kamenným záhozom). Možno predpokladať, že počas realizácie týchto prác v dotknutej časti útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako narušenie brehov a koryta toku, zakaľovanie toku počas zemných prác pri zakladaní spodnej stavby a pilierov mosta, prísunom materiálu

a pohybom stavebných mechanizmov, ktoré sa môžu lokálne prejavíť narušením jeho bentickej fauny a ichtyofauny, nakoľko tieto prvky biologickej kvality sú citlivé na hydromorfologické zmeny. Vplyv navrhovaných prác na ostatné biologické prvky kvality (fytoplanktón, fytobentos a makrofyty), k ovplyvneniu ktorých môže dôjsť nepriamo/sekundárne, sa nepredpokladá. Po ukončení realizácie týchto prác možno očakávať, že väčšina dočasných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh postupne zanikne a tieto sa vrátia do pôvodného stavu resp. sa k nim čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu. Trvalú zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh možno predpokladať po realizácii úpravy brehov koryta rieky a pilierov mosta, ktoré sa môžu prejavíť aj trvalým narušením bentickej fauny, čo môže následne viesť aj k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu. Možno predpokladať, že tieto zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh nebudú významné, nakoľko budú mať len lokálny charakter a po ukončení realizácie prác nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu ako celku.

Vplyv na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0027 Váh ako celku sa nepredpokladá.

Ovplyvnenie ostatných morfologických podmienok útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh (premenlivosť šírky a hĺbky koryta, vlastnosti substrátu, štruktúra a vlastnosti príbrežných zón) ako celku sa nepredpokladá. Lokálne v okolí pilierov mosta osadených v koryte rieky môže dôjsť k ovplyvneniu rýchlosti prúdenia, ale tento vplyv bude len lokálny v mieste pilierov.

Rovnako sa nepredpokladá ani vplyv navrhovaného mostného objektu na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky.

II. Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (most na rýchlostnej ceste) možno očakávať, že jej vplyv počas prevádzky na ekologickom potenciáli útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh sa neprejaví.

c) predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh po realizácii navrhovanej činnosti na jeho ekologický potenciál

Na základe predpokladu, že nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh, ktorých vznik súvisí priamo s realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, budú mať len lokálny charakter, a ktoré z hľadiska možného ovplyvnenia ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh ako celku možno pokladať za nevýznamné, možno predpokladať, že kumulatívny dopad už existujúcich zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh a predpokladaných nových zmien nebude významný, resp. že tento kumulatívny dopad vôbec nevznikne a na ekologickom potenciáli útvaru povrchovej vody SKV0027 Váh sa preto neprejaví.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty) možno predpokladať, že táto navrhovaná činnosť/stavba nebude brániť prijatiu akýchkoľvek opatrení (ani budúcich) na dosiahnutie dobrého ekologického potenciálu v útvare povrchovej vody SKV0027 Váh.

Útvar povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál

a) *súčasný stav*

Útvar povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál (rkm 21,00 – 0,00) bol na základe skríningu hydromorfologických zmien vykonaného v rámci prípravy 1. cyklu plánov manažmentu povodí vymedzený ako umelý vodný útvar.

Na základe výsledkov monitorovania vôd v rokoch 2009 – 2012 bol útvar povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál klasifikovaný v priemernom ekologickom potenciáli so strednou spoľahlivosťou. Z hľadiska hodnotenia chemického stavu tento vodný útvar dosahuje dobrý chemický stav. (príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaja,

link:<http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>)

Hodnotenie ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál podľa jednotlivých prvkov kvality je uvedené v nasledujúcej tabuľke č.5.

tabuľka č. 5

fytoplanktón	fytobentos	makrofyty	bentické bezstavovce	ryby	HYMO	FCHPK	Relevantné látky
N	N	2	N	N	0	3	S

Vysvetlivky: *HYMO – hydromorfologické prvky kvality, FCHPK – podporné fyzikálno-chemické prvky kvality; N = nerelevantné; S=súlady s environmentálnymi normami kvality*

Klasifikačné schémy pre hodnotenie ekologického potenciálu ešte nie sú vypracované v definitívnej podobe, preto sa postupovalo podľa ich predbežných návrhov, pričom sa u všetkých takto hodnotených vodných útvarov znížila spoľahlivosť hodnotenia na strednú.

Ekologický potenciál v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál sa hodnotil na základe modulov vodné makrofyty a fyzikálnochemické prvky kvality. Ostatné biologické prvky kvality pre tento typ vodných útvarov nie sú relevantné.

Ako významné tlaky (stresory), ktoré môžu priamo alebo nepriamo (sekundárne) ovplyvniť relevantné prvky kvality a tým aj ekologický potenciál útvaru povrchovej SKV0173 Komočský kanál boli v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015) identifikované: difúzne znečistenie (zraniteľná oblasť, riziko z poľnohospodárstva).

Možné ovplyvnenie jednotlivých prvkov kvality/dopad je uvedený v nasledujúcej tabuľke č.6.

tabuľka č. 6

<i>Biologické prvky kvality</i>		Bentické bezstavovce	Bentické rozsievky	fytoplanktón	makrofyty	ryby
tlaky	nutrienty (P a N)	nepriamo	priamo	priamo	priamo	nepriamo

Útvar povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál sa nachádza v zraniteľnej oblasti vymedzenej v súlade s požiadavkami smernice 91/676/EHS o ochrane podzemných vôd pred znečistením dusičnanmi. Opatrenia na redukciu poľnohospodárskeho znečistenia navrhnuté v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj vyplývajú z implementácie tejto

smernice. Sú to základné opatrenie, ktoré budú v SR realizované prostredníctvom Programu poľnohospodárskych činností vo vyhlásených zraniteľných oblastiach vypracovaného k tejto smernici.

Doplňkové opatrenia sú na dobrovoľnej báze. Ide o opatrenia Programu rozvoja vidieka SR 2014-2020 súvisiace s ochranou vôd.

Nakoľko navrhnuté opatrenia nie je možné zrealizovať v danom časovom období, a to z technických i ekonomických príčin, v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj bola pre tento vodný útvar uplatnená výnimka podľa čl. 4(4) RSV - TN1, t.j. posun termínu dosiahnutia dobrého stavu do roku 2027 (príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ 2.Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015), **link:** <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>).

V uvedenej výnimke TN1 sa aplikuje kombinácia technickej nerealizovateľnosti opatrení v danom časovom období s ekonomickým dôvodom – neprímerane vysokým zaťažením pre spoločnosť a taktiež z dôvodu, že vodný útvar je vystavený viacerým vplyvom a vyriešenie jedného z problémov nemusí zabezpečiť dosiahnutie cieľa.

b) predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál po realizácii projektu

Z hľadiska možných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, rozhodujúcimi časťami navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, ktoré môžu spôsobiť zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál sú stavebné objekty 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom, 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom, 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom, 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600, 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800 a 501-00 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7.

Priame vplyvy

Rozhodujúcim stavebným objektom/časťou navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, ktorý môže priamo spôsobiť zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál je stavebný objekt 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom.

Popis stavebného objektu 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom je uvedený vyššie v predchádzajúcej časti stanoviska.

Posúdenie predpokladaných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác na stavebnom objekte 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom budú práce prebiehať v bezprostrednej blízkosti útvaru

povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako aj priamo v ňom (realizácia nosnej konštrukcie na pevnej skruži, alebo kombináciou technológie letnej betonáže a podpernej skruže, opevnenie koryta a svahov toku v mieste križovania Komočského kanála betónovou dlažbou). Možno predpokladať, že počas realizácie týchto prác v dotknutej časti útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako narušenie brehov a koryta toku, zakaľovanie toku počas zemných prác pri zakladaní spodnej stavby a pilierov mosta, prísunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, ktoré sa môžu lokálne prejaviť narušením prvkov jeho biologickej kvality (vodné makrofyty).

Po ukončení realizácie týchto prác možno očakávať, že väčšina dočasných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál postupne zanikne a tieto sa vrátia do pôvodného stavu resp. sa k nim čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu. Trvalú zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál možno predpokladať po realizácii úpravy koryta a brehov rieky. Možno predpokladať, že tieto zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál nebudú významné, nakoľko budú mať len lokálny charakter a po ukončení realizácie prác nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu ako celku.

Vplyv na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako celku sa nepredpokladá.

Ovplyvnenie ostatných morfológických podmienok útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál (premenlivosť šírky a hĺbky koryta, vlastnosti substrátu, štruktúra a vlastnosti príbrežných zón) ako celku sa nepredpokladá.

Rovnako sa nepredpokladá ani vplyv navrhovaného mostného objektu na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky.

Nepriame vplyvy

Počas realizácie prác na stavebných objektoch 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom, 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom, 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600, 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800 a 501-00 Kanalizácia rýchlostnej cesty R7 vzhľadom na ich situovanie mimo útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, ich priamy vplyv na zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál sa nepredpokladá. K jeho ovplyvneniu však môže dôjsť nepriamo, prostredníctvom hydromelioračných kanálov, ktoré sú do neho zaústené:

- Želiarsky kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1250, dĺžka 1,27km
- Palárikovský kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1235, dĺžka 8,56km

Drobný vodný tok Želiarsky kanál

a) súčasný stav

Drobný vodný tok Želiarsky kanál je umelý vodný tok/ hydromelioračný kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1250, dĺžka 1,27km. Nakoľko tento drobný vodný tok má plochu povodia pod 10 km² nebol vymedzený ako samostatný vodný útvar, ale v zmysle Guidance Dokumentu No 02 Identification of Water Bodies (*Horizontálne metodické pokyny na použitie termínu „vodný útvar“ v kontexte RSV*, ktoré v januári 2003 schválili riaditelia pre vodnú politiku EÚ, Nórska, Švajčiarska a kandidátskych štátov na vstup do EÚ) bol zahrnutý do útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, do ktorého je zaústený. Nakoľko ekologický potenciál v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál vyjadruje aj ekologický stav/potenciál dotknutých drobných vodných tokov - predpokladané nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík drobného vodného toku Želiarsky kanál spôsobených realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, by mohli ekologický potenciál útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ovplyvniť.

Stručný popis stavebných objektov 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom a 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600 je uvedený vyššie v predchádzajúcej časti stanoviska.

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác, najmä pri premostovaní Želiarskeho kanála, stavebný objekt 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom (opevnenie koryta a svahov toku v okolí mosta kamennou dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm uloženou do zavlhnutého lôžka z prostého betónu hr. 100 mm s vyšpárovaním v celkovej dĺžke 49,50m) a pri budovaní preložky Želiarskeho kanála stavebný objekt 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600 (realizácia koryta navrhovanej preložky prítoku Želiarskeho kanála jednoduchého lichobežníkového tvaru so šírkou v dne 1,50 m, sklon svahov 1:2 o celkovej dĺžke 42,16m, stabilizácia koryta priečnymi prahmi z lomového kameňa na konci preložky a v mieste prechodu na opevnenie, napojenie na existujúce koryto Želiarskeho kanála), kedy budú práce realizované v blízkosti koryta a priamo v koryte Želiarskeho kanála, môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako je narušenie dna koryta toku a narušenie brehov, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie prvkov jeho biologickej kvality (vodné makrofyty). Tieto dočasné zmeny budú s postupujúcimi prácami súvisiacimi najmä s úpravou brehov a dna koryta toku prechádzať do zmien trvalých, ktoré sa môžu v dotknutej časti tohto hydromelioračného kanála postupne prejaviť aj ich trvalým narušením. Vzhľadom na lokálny charakter možných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutého hydromelioračného kanála v dôsledku navrhovaných úprav v celkovej dĺžke 91,66 m (49,50 m + 42,16 m), možno predpokladať, že ich vplyv na ekologický stav/potenciál Želiarskeho kanála nebude tak významný, aby viedol k zhoršovaniu ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, do ktorého je dotknutý Želiarsky kanál zaústený.

Vplyv navrhovaných úprav na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako celku, ani ovplyvnenie ostatných morfológických podmienok (štruktúra a substrát koryta) útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál sa nepredpokladá.

Vplyv navrhovanej úpravy na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky sa tiež nepredpokladá.

Drobný vodný tok Palárikovský kanál

b) súčasný stav

Drobný vodný tok Palárikovský kanál je umelý vodný tok/hydromelioračný kanál, hydrologické číslo 4-21-10-1235, dĺžka 8,56km. Nakoľko tento drobný vodný tok má plochu povodia pod 10 km² nebol vymedzený ako samostatný vodný útvar, ale v zmysle Guidance Dokumentu No 02 Identification of Water Bodies (*Horizontálne metodické pokyny na použitie termínu „vodný útvar“ v kontexte RSV*, ktoré v januári 2003 schválili riaditelia pre vodnú politiku EÚ, Nórska, Švajčiarska a kandidátskych štátov na vstup do EÚ) bol zahrnutý do útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, do ktorého je zaústený. Nakoľko ekologický potenciál v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál vyjadruje aj ekologický stav/potenciál dotknutých drobných vodných tokov - predpokladané nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík drobného vodného toku - Palárikovského kanála spôsobených realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, by mohli ekologický potenciál útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ovplyvniť.

Stručný popis stavebných objektov 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom a 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800, je uvedený vyššie v predchádzajúcej časti stanoviska.

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác, najmä pri premostovaní Palárikovského kanála, stavebný objekt 207-00 *Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom* (zakladanie spodnej stavby mosta a nosnej konštrukcie) a pri budovaní preložky Palárikovského kanála stavebný objekt 372-00 *Preložka Palárikovského kanála v km 4,800* (realizácia preložky koryta jednoduchého lichobežníkového tvaru so šírkou v dne 1,50 – 1,70 m, sklon svahov 1:2, celková dĺžka preložky 237,00m, stabilizácia koryta priečnymi prahmi z lomového kameňa na začiatku a konci preložky), kedy budú práce realizované v blízkosti koryta, nad korytom a priamo v koryte Palárikovského kanála, môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako je narušenie dna koryta toku a narušenie brehov, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie prvkov jeho biologickej kvality (vodné makrofyty). Tieto dočasné zmeny budú s postupujúcimi prácami súvisiacimi najmä s úpravou brehov a dna koryta toku prechádzať do zmien trvalých, ktoré sa môžu v dotknutej časti tohto hydromelioračného kanála postupne prejaviť aj ich trvalým narušením. Vzhľadom na lokálny charakter možných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutého hydromelioračného kanála v dôsledku navrhovaných úprav v celkovej dĺžke 237,00 m, možno predpokladať, že ich vplyv na ekologický stav/potenciál Palárikovského kanála nebude tak významný, aby viedol k zhoršovaniu ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál, do ktorého je dotknutý hydromelioračný kanál zaústený.

Vplyv navrhovaných úprav na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako celku, ani ovplyvnenie ostatných morfológických podmienok (štruktúra a substrát koryta rieky) útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál.

Vplyv navrhovanej úpravy na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky sa tiež nepredpokladá.

II. Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti

Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, vzhľadom na jej charakter (prevádzka rýchlostnej cesty) sa jej vplyv na ekologický potenciál dotknutých drobných vodných tokov – hydromelioaračných kanálov – Palárikovský kanál a Želiarsky kanál a následne na ekologický potenciál útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál nepredpokladá.

c) predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál po realizácii navrhovanej činnosti na jeho ekologický stav

Vzhľadom na charakter už existujúcich zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík (umelý vodný útvar) identifikovaných v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál v rámci skríningu hydromorfologických zmien vykonaného pre 1. cyklus plánov manažmentu povodí ako aj vzhľadom na skutočnosť, že k priamemu ovplyvneniu ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál môže dôjsť iba počas realizácie prác na stavebnom objekte 205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom a tieto zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál nebudú významné, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že stavebné objekty 204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom, 207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom, 371-00 Preložka prítoku Želiarskeho kanála v km kanála v km 3,600, 372-00 Preložka Palárikovského kanála v km 4,800 môžu ovplyvniť ekologický potenciál útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál iba nepriamo, prostredníctvom drobných vodných tokov - hydromelioračných kanálov Komočský kanál a Želiarsky kanál, ktoré sú do tohto vodného útvaru zaústené, a vzhľadom na rozsah týchto zmien v dĺžke 328,66 m (237,00 m + 91,66 m), čo vo vzťahu k celkovej dĺžke 21,00 km útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál predstavuje cca 1,57%, kumulatívny dopad už existujúcich a nových zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie jeho ekologického potenciálu ako celku resp. aby bol príčinou nedosiahnutia environmentálnych cieľov.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty) možno predpokladať, že táto navrhovaná činnosť/stavba nebude brániť prijatiu akýchkoľvek opatrení (ani budúcich) na dosiahnutie dobrého ekologického potenciálu v útvare povrchovej vody SKV0173 Komočský kanál.

Útvar povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál

a) *súčasný stav*

Útvar povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál (rkm 19,90 – 0,00) bol na základe skríningu hydromorfologických zmien vykonaného v rámci prípravy 1. cyklu plánov manažmentu povodí vymedzený ako prirodzený vodný útvar.

Na základe výsledkov monitorovania vôd v rokoch 2009 – 2012 bol útvar povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál klasifikovaný v priemernom ekologickom stave so strednou spoľahlivosťou. Z hľadiska hodnotenia chemického stavu tento vodný útvar dosahuje dobrý

chemický stav. (príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaja.

link: <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>).

Hodnotenie ekologického stavu útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál podľa jednotlivých prvkov kvality je uvedený v nasledujúcej tabuľke č.7

tabuľka č. 7

fytoplanktón	fytobentos	makrofyty	bentické bezstavovce	ryby	HYMO	FCHPK	Relevantné látky
N	0	3	0	0	3	3	0

Vysvetlivky: HYMO-hydromorfologické prvky kvality, FCHPK-podporné fyzikálno- chemické prvky kvality; N = nerelevantné;

Ako významné tlaky (stresory), ktoré môžu priamo alebo nepriamo (sekundárne) ovplyvniť jednotlivé prvky kvality a tým aj ekologický stav útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál boli v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015) identifikované: zraniteľná oblasť, riziko z poľnohospodárstva, priečne stavby.

Možné ovplyvnenie jednotlivých prvkov kvality/dopad je uvedený v nasledujúcej tabuľke č.10.

tabuľka č. 8

Biologické prvky kvality		Bentické bezstavovce	Bentické rozsievky	fytoplanktón	makrofyty	ryby
tlaky	nutrienty (P a N)	nepriamo	priamo	priamo	priamo	nepriamo
	hydromorfológia	priamo	nepriamo	nepriamo	nepriamo	priamo

Útvar povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál sa nachádza v zraniteľnej oblasti vymedzenej v súlade s požiadavkami smernice 91/676/EHS o ochrane podzemných vôd pred znečistením dusičnanmi. Opatrenia na redukciiu poľnohospodárskeho znečistenia navrhnuté v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj vyplývajú z implementácie tejto smernice. Sú to základné opatrenie, ktoré budú v SR realizované prostredníctvom Programu poľnohospodárskych činností vo vyhlásených zraniteľných oblastiach vypracovaného k tejto smernici.

Doplňkové opatrenia sú na dobrovoľnej báze. Ide o opatrenia Programu rozvoja vidieka SR 2014-2020 súvisiace s ochranou vôd.

Nakoľko navrhnuté opatrenia nie je možné zrealizovať v danom časovom období, a to z technických i ekonomických príčin, v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj bola pre tento vodný útvar uplatnená výnimka podľa čl. 4(4) RSV - TN1 t.j. posun termínu dosiahnutia dobrého stavu do roku 2027 (príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ 2.Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015), **link:** <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>).

V uvedenej výnimke TN1 sa aplikuje kombinácia technickej nerealizovateľnosti opatrení v danom časovom období s ekonomickým dôvodom – neprimerane vysokým zaťažením pre spoločnosť a taktiež z dôvodu, že vodný útvar je vystavený viacerým vplyvom a vyriešenie jedného z problémov nemusí zabezpečiť dosiahnutie cieľa.

b) predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál po realizácii navrhovanej činnosti

Z hľadiska možných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál rozhodujúcimi časťami navrhovanej činnosti/stavby

„*Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky*“, ktoré môžu spôsobiť zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál je stavebný objekt 212-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom.

Stručný popis stavebného objektu 212-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom je uvedený vyššie v predchádzajúcej časti stanoviska.

Posúdenie predpokladaných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác na moste stavebný objekt 212-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom budú práce prebiehať v bezprostrednej blízkosti útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál (zakladanie spodnej stavby mosta, výstavba nosnej konštrukcie technológiou letmej betonáže a časti krajných polí technológiou betonáže na podpernej skruži), ako aj priamo v ňom (v mieste križovania Dlhého kanála mostom sa koryto a svahy toku opevnia kamennou dlažbou s vyškárovaním, uloženou do betónového lôžka). Možno predpokladať, že počas realizácie týchto prác v dotknutej časti útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako narušenie brehov a dna koryta toku, zakaľovanie toku najmä počas zemných prác pri zakladaní spodnej stavby mosta, prísunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, ktoré sa môžu lokálne prejavovať narušením jeho bentickej fauny a ichtyofauny, nakoľko tieto prvky biologickej kvality sú citlivé na hydromorfologické zmeny. Tieto dočasné zmeny však budú s postupujúcimi prácami súvisiacimi s úpravou dna a brehov koryta v dotknutej časti útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál prechádzať do zmien trvalých (ovplyvnenie premenlivosti hĺbky a šírky koryta, rýchlosti prúdenia, vlastností substrátu), ktoré sa môžu postupne prejavovať aj trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Vplyv na ostatné biologické prvky kvality (makrofyty a fytoENTOS, fytoplanktón pre tento vodný útvar nie je relevantný) sa nepredpokladá.

Možno predpokladať, že tieto trvalé zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál nebudú významné, nakoľko budú mať len lokálny charakter a po ukončení realizácie prác nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického stavu ako celku.

Vplyv na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál ako celku sa nepredpokladá

Rovnako sa nepredpokladá ani ovplyvnenie ostatných morfologických podmienok útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál ako celku (rýchlosť prúdenia, vlastnosti substrátu, štruktúra a vlastnosti príbrežných zón s výnimkou úseku úpravy koryta v mieste mostného objektu).

Vplyv stavby mosta na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky sa rovnako nepredpokladá.

II. Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti

Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, vzhľadom na jej charakter (prevádzka rýchlostnej cesty) sa jej vplyv na ekologický stav útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál nepredpokladá.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty) možno predpokladať, že táto navrhovaná činnosť/stavba nebude brániť prijatiu akýchkoľvek opatrení (ani budúcich) na dosiahnutie dobrého ekologického stavu v útvare povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál.

c) predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál po realizácii navrhovanej činnosti na jeho ekologický stav

Na základe predpokladu, že nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál, ktorých vznik súvisí priamo s realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, budú mať len lokálny charakter (zmeny sa týkajú miesta realizácie mostných objektov) a ktoré z hľadiska možného ovplyvnenia ekologického stavu útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál ako celku možno pokladať za nevýznamné, možno predpokladať, že kumulatívny dopad už existujúcich zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál a predpokladaných nových zmien nebude významný, resp. že tento kumulatívny dopad vôbec nevznikne a na ekologickom stave útvaru povrchovej vody SKN0023 Dlhý kanál sa preto neprejaví.

a.2 vplyv realizácie navrhovanej činnosti na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody

Útvary podzemnej vody SK1000400P a SK2001000P

a) súčasný stav

Útvar podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov bol vymedzený ako útvar kvartérnych sedimentov s plochou 1943,020 km² a charakterizovaný je medzizrnovou priepustnosťou. Na základe hodnotenia stavu podzemných vôd bol tento útvar klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom stave a v zlom chemickom stave, ktorý je zapríčinený vysokými koncentraciami síranov, chloridov a amónnych iónov a významným trvalo vzostupným trendom chloridov.

Útvar podzemnej vody SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov bol vymedzený ako útvar kvartérnych sedimentov s plochou 6248,370 km² a charakterizovaný je medzizrnovou priepustnosťou. Na základe hodnotenia stavu podzemných vôd bol tento útvar klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom stave a v zlom chemickom stave, ktorý je zapríčinený predovšetkým vysokými koncentraciami dusičnanov a síranov.

Hodnotenie kvantitatívneho stavu v útvaroch podzemnej vody pre Plány manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2009, 2015) bolo vykonané na základe prepojenia výsledkov bilančného hodnotenia množstiev podzemných vôd a hodnotenia zmien režimu podzemných vôd (využitie výsledkov programu monitorovania).

Bilančné hodnotenie množstiev podzemných vôd je založené na porovnaní využiteľných množstiev podzemných vôd (vodohospodársky disponibilných množstiev podzemných vôd) a dokumentovaných odberov podzemných vôd v útvare podzemnej vody. Využiteľné množstvá podzemných vôd tvoria maximálne množstvo podzemnej vody, ktoré možno odoberať z daného zvodneného systému na vodárenské využívanie po celý uvažovaný čas exploatacie za prijateľných ekologických, technických a ekonomických podmienok bez takého ovplyvnenia prírodného odtoku, ktoré by sa pokladalo za neprípustné, a bez neprípustného zhoršenia kvality odoberanej vody (využiteľné množstvá vyčísl'ované na národnej úrovni v súlade so zákonom č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach /geologický zákon/ a jeho vykonávací vyhláška č. 51/2008 Z. z.).

Medzná hodnota dobrého kvantitatívneho stavu bola stanovená na úrovni 0,80 (podiel využívania podzemných vôd < 80 % stanovených transformovaných využiteľných množstiev podzemných vôd).

Hodnotenie zmien režimu podzemných vôd pozostáva z hodnotenia významnosti trendov režimu podzemných vôd a hodnotenia zmien režimu podzemných vôd.

Postup **hodnotenia (testovania) chemického stavu** útvarov podzemnej vody na Slovensku bol prispôsobený podmienkam existujúcich vstupných informácií z monitoringu kvality podzemných vôd a o potenciálnych difúzných a bodových zdrojoch znečistenia, koncepčnému modelu útvarov podzemnej vody (zahŕňajúcemu charakter priepustnosti, transmisivitu, generálny smer prúdenia vody v útvare podzemnej vody, hydrogeochemické vlastnosti horninového prostredia obeh).

Postup hodnotenia kvantitatívneho a chemického stavu útvarov podzemnej vody je bližšie popísaný v 2. Pláne manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2015), v kapitole 5.2 **link:** <http://www.vuvh.sk/rsv2/default.aspx?pn=PMSPD2>.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie Slovenska patrí záujmové územie do rajónu Q 072 Kvartér Nitry od mesta Nitra po Nové Zámky a bezprostredne susedí s rajónom Q 074 Kvartér medziriečia Podunajskej roviny. V širšom okolí skúmanej lokality sa vyskytujú dva typy podzemných vôd. Podzemné vody s voľnou, alebo mierne napätou hladinou sa nachádzajú pod sprašovými hlinami v rôznych hĺbkach od 2 do 20 m pod terénom. Ich hydrogeologický charakter je závislý predovšetkým od granulometrického zloženia hornín, hrúbky kolektora a jeho pozície voči povrchovému toku. Režim týchto podzemných vôd sa riadi zmenami prietokov v povrchových recipientoch.

b) predpokladané zmeny hladiny podzemnej vody útvarov podzemných vôd SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov

Časti stavby navrhutej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, ktoré môžu spôsobiť zmenu hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody sú:

201-00 Most na R7 v km 0,063 nad cestou II/573

202-00 Most na R7 v km 0,448 nad riekou Váh

203-00 Most na R7 v km 1,825 nad poľnou cestou

204-00 Most na R7 v km 3,603 nad Želiarskym kanálom

205-00 Most na R7 v km 4,884 nad preložkou poľnej cesty a Komočským kanálom
206-00 Most na R7 v km 7,080 nad poľnou cestou
207-00 Most na R7 v km 7,800 nad Palárikovským potokom a biokoridorom
208-00 Most na R7 v km 8,634 nad odvodňovacím kanálom
209-00 Most na R7 v km 8,879 nad odvodňovacím kanálom
210-00 Most na R7 v km 9,590 nad Dlhým kanálom
211-00 Most na R7 v km 11,995 nad traťou ŽSR Devínska Nová Ves – Štúrovo v žkm 139,978
212-00 Most na ceste I/75 v km 12,809 nad R7
SO 430-63 Vonkajšia kanalizácia dažďová + ORL + vsakovacia nádrž

Popis stavebných objektov je uvedený v predchádzajúcej časti stanoviska.

Posúdenie predpokladaných zmien hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody

I. počas výstavby navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov sa nepredpokladá. K určitému ovplyvneniu obehu a režimu podzemnej vody môže dôjsť v dôsledku zakladania mostov, ktoré sa predpokladá hlbinné na veľkopriemerových pilótoch a to v prípade, ak spodná stavba mosta bude zasahovať pod úroveň hladiny podzemnej vody, kedy dôjde v jej blízkosti k prejavu bariérového efektu - spomaleniu pohybu podzemnej vody jej obtekaním. Vzhľadom na lokálny charakter tohto vplyvu a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov s plochou 1943,020 km² a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov s plochou 6248,370 km², z hľadiska zmeny režimu podzemnej vody tento vplyv možno pokladať za nevýznamný.

II. Počas prevádzky/užívania navrhovanej činnosti

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (prevádzka rýchlostnej cesty) počas jej prevádzky/užívania sa vplyv na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov nepredpokladá.

K určitému ovplyvneniu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov môže dôjsť vplyvom stavebného objektu SO 430-63 Vonkajšia kanalizácia dažďová + ORL + vsakovacia nádrž, a to v čase dlhodobých atmosferických zrážok, kedy vo vsakovacej nádrži môže dochádzať k akumulácii dažďovej vody. Tento vplyv však bude dočasný a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutého útvaru podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov (1943,020 km²) a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov (6248,370 km²) ako celku sa nepredpokladá.

c) Posúdenie predpokladaného kumulatívneho dopadu súčasných a novo vzniknutých zmien hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov

Vzhľadom na skutočnosť, že útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov sa dotýka aj realizácia navrhovaných činností /stavieb „*Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača*“, „*Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever*“, „*D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica*“, „*D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000*“, „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ a „*Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar - Zemné*“ v zmysle požiadaviek článku 4.7 RSV je potrebné v dotknutých útvaroch podzemnej vody posúdiť aj kumulatívny účinok už existujúcich ako aj všetkých predpokladaných nových zmien hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov, ku ktorým môže dôjsť realizáciou navrhovanej činnosti/stavby a súčasne navrhovaných činností/stavieb „*Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky*“, „*Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača*“, „*Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever*“, „*D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica*“, „*D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000*“, „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ a „*Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar – Zemné*“ na kvantitatívny stav útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy, SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov.

Navrhovaná činnosť/stavba „*Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača*“ začína v mieste križovania s existujúcou diaľnicou D1 v MÚK „Ivanka – sever“ na hranici k. ú. Vajnory/k. ú. Ivanka pri Dunaji v blízkosti Šúrskeho kanála. Diaľnica D4 pokračuje severozápadným smerom v k. ú. Svätý Jur, mimoúrovňovo mostom križuje Vajnorský potok, obchádza zo západnej strany jazero Lysec, mimoúrovňovo križuje c. III/1082 (Vajnory – Čierna voda), ďalej pokračuje súbežne so Šúrsym kanálom, mimoúrovňovo mostom križuje Račiansky potok. V záverečnej časti trasa smeruje do územia vinohradov na východnom okraji Malých Karpát, kde v mimoúrovňovej križovatke „Rača“ mostom križuje železničnú trať 125A Púchov – Bratislava hlavná stanica a cestu II/502. Celková dĺžka predmetného úseku diaľnice D4 je 4,400 km.

K lokálnemu ovplyvneniu režimu hladiny podzemnej vody môže dôjsť pri hĺbkovom zakladaní mostných objektov na veľkopriemerových pilótoch a budovaní telesa diaľnice v území s vysokou hladinou podzemnej vody (km 1,300-1,950). Navrhované zmeny vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody (1668,112 km² a 6248,370 km²) nepredstavujú významnú zmenu. Z uvedeného dôvodu vplyv stavby diaľničného úseku „*Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača*“ na zmenu hladiny podzemných vôd v útvaroch podzemnej SK1000300P a SK2001000P ako celku sa nepredpokladá.

Navrhovaná činnosť/stavba „*Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever*“ začína napojením na existujúcu diaľnicu D2 v MÚK „Jarovce“, na území hl.m. SR Bratislava, v MČ BA – Jarovce. Pokračuje severne od Jaroviec, mimoúrovňovo mostami križuje cestu III/1020 a železničnú trať č. 127C Bratislava východ – Rusovce – Rajka (MÁV). V MÚK „Rusovce“ je

vedená na moste ponad preložku cesty I/2, ďalej pokračuje na moste ponad Jarovské rameno, výhľadovú veslársku a kanoistickú dráhu a ponad rieku Dunaj. Na ľavom brehu Dunaja prechádza na estakáde až po km 5,5 D4 cez chránené územie európskeho významu SKÚEV 0295 Biskupické Luh. V ďalšom úseku trasa diaľnice D4 obchádza ťažobný priestor štrkopieskov Podunajské Biskupice, v MÚK „Ketelec“ mimoúrovňovo (podcestím) križuje plánovanú rýchlostnú cestu R7 a v km 7,962 podcestím prístupovú cestu k horárni Topoľové. Mimoúrovňovo (nadcestím) križuje starú dunajskú hrádzu (kultúrna a technická pamiatka) a v priestore MÚK „Rovinka“ mimoúrovňovo (podcestím) križuje preložku cesty I/63. Trasa D4 ďalej obchádza areál Strabag-u, a.s., mimoúrovňovo mostom križuje železničnú trať č. 124A Komárno – Bratislava Nové Mesto, mimoúrovňovo (podcestím) križuje preložku Vinohradníckej ulice medzi Podunajskými Biskupicami a obcou Miloslavov. D4 ďalej pokračuje západne od obce Most pri Bratislave, kde v km 14,444 D4 mimoúrovňovo (podcestím) križuje v MÚK „Podunajské Biskupice“ preložku cesty II/572. Existujúcu cestu II/572 križuje mimoúrovňovo (podcestím), mostom križuje rieku Malý Dunaj, obchádza štrkoviská v lokalite Zelená voda, Letisko M.R.Štefánika, pokračuje v súbahu so Šúrsnym kanálom západne od obce Ivanka pri Dunaji, v MÚK „Ivanka – západ“ mimoúrovňovo (nadcestím) križuje cestu I/61 Bratislava – Senec, mimoúrovňovo mostom križuje železničnú trať č. 120A Szob (MÁV) – Štúrovo - Bratislava hlavná stanica a končí v MÚK „Ivanka – sever“, napojením na existujúcu diaľnicu D1. Celková dĺžka riešeného úseku diaľnice D4 je 22,59007 km.

K lokálnemu ovplyvneniu režimu hladiny podzemnej vody môže dôjsť pri hĺbkovom zakladaní mostných objektov na veľkopriemerových pilótach a budovaní telesa diaľnice v záreze a popod diaľnicu D1 (km 11,000 - 22,590). Navrhované zmeny vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody (1668,112 km², 6248,370 km², 1043,038 km² a 518,749 km²) nepredstavujú významnú zmenu. Z uvedeného dôvodu vplyv stavby diaľničného úseku „Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever“ na zmenu hladiny podzemných vôd v útvaroch podzemnej SK1000200P, SK2000500P, SK1000300P a SK2001000P ako celku sa nepredpokladá.

Začiatok riešeného úseku diaľnice „**D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica**“ (km 0,000 000 Variantu V3a) začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava - Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 000 km D4 (MÚK Rača) predchádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek diaľnice D4 „Ivanka Sever - Križovatka Rača“, ktorý je súčasťou diaľničného obchvatu mesta Bratislavy. Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK s cestou II/502 a možnosťami smerového a najmä výškového vedenia diaľnice kategórie D 26,5 pre návrhovú rýchlosť 120 km/h (100 km/h v tuneli), v terénnej depresii Račieho potoka, pod východnými svahmi Vajnorskej hory. Trasa diaľnice vstupuje do horninového prostredia na východných svahoch Malých Karpát s polomerom smerového oblúka 3900 m.

Nadväzujúci úsek dvojrúrovňového tunela Karpaty so smerovo rozdelenou dopravou je vedený v priamej s dĺžkou 7 935 m v osi D4, pričom niveleta tunela stúpa s pozdĺžnym sklonom 0,70 % po staničení 6,633 km, odkiaľ klesá so sklonom 0,70 % až po západný - Stupavský portál. Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 11 760 m je navrhnuté v km 12,000 km D4, severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek Diaľnice D4 (v dĺžke cca 0,200 km) bude vedený na násype až po mostný objekt dĺžky 94 m, pomocou ktorého bude Diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Predmetný úsek diaľnice končí v MÚK Záhorská Bystrica,

kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek Diaľnice D4 MÚK Stupava Juh - MÚK D4/D2.

Variant V3a zachováva nadúrovňové vedenie Diaľnice D4 nad štátnou cestou I/2.

Uvedené riešenie predstavuje vedenie jazdných pásov diaľnice na násypovom telese max. výšky 6,50 – 7,00 m. Rozdiel v konštrukcii je v záverečnej časti pri obci Marianka, kde je západný portál tunela posunutý o 780 m v smere staničenia.

Celková dĺžka variantu V3a je 12, 417 km, s tunelom dĺžky 11 760 m.

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica**“ z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát ovplyvnenie obehov a režimu podzemných vôd v útvaroch podzemnej vody SK1000100P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Viedenskej panvy, SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov centrálnej časti Podunajskej panvy, SK2000200P Medzizrnové podzemné vody západnej časti Viedenskej panvy, SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov, SK200010FK Puklinové a krasovo - puklinové podzemné vody Pezinských Karpát a SK200030KF Puklinové a krasovo - puklinové podzemné vody Pezinských Karpát nie je možné vylúčiť.

Navrhovaná činnosť/stavba „**D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000**“ má charakter rekonštrukcie. Rozsah stavby je stanovený aj podľa dokumentácie „DÚR, DSZ „D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory, Amberg, R-project 2011“. Oproti dokumentácii na územné rozhodnutie prišlo k výrazným zmenám, najmä z dôvodu celkovej zmeny koncepcie riešeného úseku diaľnice D1 Diaľnica Bratislava – Trnava, úsek Bratislava – MÚK Blatné a zmeny koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4. Začiatok 2. úseku je 5,359 (18,959 D1). Staničenie začiatku je rôzne pre ľavý jazdný pás (LJP) a pravý jazdný pás (PJP). Pre LJP je to km 5,378 (15,975 D1) a pre PJP 5,359 (18,959 D1). Koniec úseku je v km 16,000 (29,600 D1). Celková dĺžka riešeného úseku je 10,641 km.

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000**“ vplyv jej realizácie na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov počas realizácie, ako aj po ich ukončení, vzhľadom na skutočnosť, že predmetná stavba má charakter rekonštrukcie sa nepredpokladá.

Účelom navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ je výstavba rýchlostnej cesty R7 v kategórii C 24,5 vedenej v koridore existujúcej cesty I/63 a vybudovanie súbežnej cesty v kategórii C 9,5 je z pohľadu záberu poľnohospodárskej pôdy šetrnejšie ako budovanie rýchlostnej cesty v novom koridore a ponechanie cesty I/63 v pôvodnej kategórii.

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ bolo konštatované, že rozsah možných zmien hladiny podzemnej vody bude mať len lokálny charakter a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy (1668,112 km²) a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov (6248,370 km²) vplyv realizácie predmetnej navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ na zmenu hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov

Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov sa nepredpokladá.

Navrhovaná činnosť/stavba „**Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar - Zemné**“ sa nachádza v Trnavskom a Nitrianskom kraji, v okrese Dunajská Streda (k.ú. Dolný Bar, Horný Štál, Dolný Štál, Dolné Topoľníky, Opatovský Sokolec a Okoč), v okrese Komárno (k.ú. Kolárovo) a v okrese Šaľa (k.ú. Neded).

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar – Zemné**“ na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy, SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov sa nepredpokladá. K určitému ovplyvneniu obehu a režimu podzemnej vody môže dôjsť v dôsledku zakladania mostov, ktoré sa predpokladá hlbinné na veľkopriemerových pilótach a to v prípade, ak spodná stavba mosta bude zasahovať pod úroveň hladiny podzemnej vody, kedy dôjde v jej blízkosti k prejavu bariérového efektu - spomaleniu pohybu podzemnej vody jej obtekaním. Vzhľadom na lokálny charakter tohto vplyvu a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody, z hľadiska zmeny režimu podzemnej vody tento vplyv možno pokladať za nevýznamný.

Vzhľadom na vyššie uvedené, ako aj skutočnosť, že v rámci realizácie navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ rozsah možných zmien hladiny podzemnej vody bude mať len lokálny charakter a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov (1943,020 km²) a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov (6248,370 km²), vplyv realizácie predmetnej navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov a nových zmien predpokladaných v rámci realizácie navrhovanej činnosti/stavby „**Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača**“, „**Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever**“, „**D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica**“, „**D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000**“, „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ a „**Rýchlostná cesta R7 Dolný Bar - Zemné**“ nebude významný do takej miery, aby spôsobil zmenu hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov.

Vodárenské zdroje v hodnotenej oblasti

Navrhovaná trasa navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ neprechádza okolo vodných zdrojov, ani cez ochranné pásma vodných zdrojov.

Celá oblasť po riekou Malý Dunaj patrí do chránenej vodohospodárskej oblasti horný Žitný ostrov.

Suchozemské ekosystémy závislé na podzemnej vode

ŠOP SR v rámci prípravy druhého cyklu plánov manažmentu povodí identifikovala 14 biotopov európskeho významu (tab. 5.2.16 Plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj 2015), ktoré vykazujú určitú mieru senzibility na podzemné vody. Ich stav a fungovanie môžu byť priamo ovplyvnené stavom podzemnej vody, pokiaľ je útvar podzemnej vody významne narušený.

Tab. 5.2.16 Biotopy európskeho významu (suchozemské závislé na podzemných vodách)

p.č.	Kód biotopu	Názov biotopu
1	1340	Vnútrozemské slaniská a slané lúky (S11) Karpatské travertínové slaniská (S12)
2	1530	Panónske slané stepi a slaniská (S13)
3	6410	Bezkolencové lúky (Lk4)
4	6430	Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (Lk5)
5	7110	Aktívne vrchoviská (Ra1)
6	7120	Degradované vrchoviská schopné prirodzenej obnovy (Ra2)
7	7140	Prechodné rašeliniská a trasoviská (Ra3)
8	7210	Vápnité slatiny s maricou pílkatou a druhmi zväzu <i>Cariciondavallianae</i> (Ra5)
9	7220	Penovcové prameniská (Pr3)
10	7230	Slatiny s vysokým obsahom báz (Ra6)
11	91D0	Rašeliniskové brezové lesíky (Ls7.1) Rašeliniskové borovicové lesíky (Ls7.2) Rašeliniskové smrekové lesy (Ls7.3)
12	91E0	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (Ls1.3) Horské jelšové lužné lesy (Ls1.4) Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (Ls1.1)
13	9190	Vlhko a kyslomilné brezovo-dubové lesy (Ls3.6)
14	9410	Podmáčané smrekové lesy (Ls9.3)

Poznámka: za názvom biotopu je uvedený slovenský kód biotopu

V území dotknutom navrhovanou činnosťou/stavbou „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ platí 1. stupeň ochrany v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

V hodnotenom území navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“ (koridor 500m od osi telesa rýchlostnej cesty) z hľadiska ochrany životného prostredia dochádza k stretu s chráneným vtáčim územím SKCHVU005 Dolné Považie, evidovaným v sústave Natura 2000.

V rámci predmetnej stavby sú zinventarizované dva druhy biotopov, z ktorých budú obidva aj ovplyvnené: biotop Lk10 Vegetácia vysokých ostríc, ktorý bude okrajovo ovplyvnený na lokalite L3 a biotop Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy, ktorý bude okrajovo ovplyvnený v troch lokalitách L1, L2, L4. Je však predpoklad, že zostávajúci nedotknutý biotop Ls 1.1 zostane naďalej funkčný. Biotop Lk10 by mal zostať nepoškodený za predpokladu ochrany dočasného záberu.

Inventarizácia biotopov v trase rýchlostnej cesty R7 bola vykonaná v októbri 2019. Dokumentácia korešponduje tiež s Katalógom biotopov Slovenska (Stanová V., Valachovič M., 2002). Údaje z mapovania biotopov boli zaznamenané podľa aktuálnej Metodiky

mapovania nelesných biotopov (ŠOPSR, 2013) a Metodiky mapovania lesných biotopov (ŠOPSR, 2014) podľa v nej uvedeného postupu mapovania.

Z hľadiska uplatňovania smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín v Metodickom usmernení č. 36, v kapitole 35 sa uvádza: „V prípade vplyvu na inú legislatívu Spoločenstva v oblasti životného prostredia (napr. lokalita sústavy Natura 2000), treba zdôrazniť, že výnimka podľa článku 4.7 nenahrádza príslušné postupy a posúdenia, ktoré sa majú vykonať podľa ostatných regulačných požiadaviek na základe iných environmentálnych predpisov Spoločenstva, hoci je možné využiť potenciál synergií (t.j. počas postupu Posúdenia uplatniteľnosti)“.

Záver:

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky**“, v rámci ktorého boli identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál a zmeny hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov spôsobené realizáciou predmetnej navrhovanej činnosti/stavby, ako aj na základe posúdenia možného kumulatívneho dopadu už existujúcich a predpokladaných nových zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál na ich ekologický stav/potenciál možno predpokladať, že očakávané identifikované zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál nebudú významné, budú mať len lokálny charakter. Z uvedeného dôvodu ich vplyv na dosiahnutie environmentálnych cieľov resp. zhoršovanie ekologického stavu/potenciálu útvarov povrchovej vody SKV0027 Váh, SKV0173 Komočský kanál a SKN0023 Dlhý kanál sa nepredpokladá. Rovnako sa nepredpokladá ani ovplyvnenie stavu dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov.

Na základe uvedených predpokladov navrhovaných činností/stavbu „Rýchlostná cesta R7 Zemné – Nové Zámky“ podľa článku 4.7 RSV nie je potrebné posúdiť.

Vypracoval: Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava

V Bratislave, dňa 4. decembra 2020