



VÝSKUMNÝ ÚSTAV VODNÉHO HOSPODÁRSTVA

Nábr. arm. gen. L. Svobodu 5, 812 49 Bratislava 1

STANOVISKO

k navrhovanej činnosti/stavbe „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ 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 Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Kollárova 8, 917 77 Trnava 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-TT-OSZP2-2020/022436/GI zo dňa 20.05.2020 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 Holice - Mliečany“.

Súčasťou žiadosti bola projektová dokumentácia na územné rozhodnutie „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ (Valbek s.r.o., Kutuzovova 11, 831 03 Bratislava, Hlavný inžinier projektu: Ing. Eduard Manco, november 2019).

Investorom navrhovanej činnosti/stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ je Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava.

Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ poskytuje nasledovné stanovisko:

Účelom navrhovanej činnosti/stavby „Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany“ je výstavba kapacitnej komunikácie vedenej v optimálnej trase z hľadiska plynulosti a bezpečnosti dopravy. Výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty sa vylúči tranzitná doprava z územia príľahlých obcí a tým sa zlepší vplyv dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie.

Rýchlostná cesta R7 v kategórii C 24,5 je umiestnená v koridore existujúcej cesty I/63 (ktorá je v súčasnosti v šírkovvej kategórii C 11,5) 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.

Trasa rýchlostnej cesty R7 Holice – Mliečany vychádza z odporúčaného variantu vydaného v Záverečnom stanovisku (Číslo: 3951/12 – 3.4/ml) vydanom Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Návrh smerového vedenia rýchlostnej cesty vychádza



z vyššie odporúčaného variantu so zohľadnením ukončenia predchádzajúceho úseku R7 Dunajská Lužná – Holice ako aj nutnosti doriešenia kolízií s vedeniami VVN. Trasa rýchlostnej cesty je vedená v koridore existujúcej cesty I/63 a cesta I/63 je preložená stranovo, tak ako odporúča subvariant 1 (bledomodrý).

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

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

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

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

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

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

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

Dokumentácia pre územné rozhodnutie rieši hlavné stavebné objekty v nasledovnom rozsahu:

Rýchlostná cesta R7

Kategória cesty : R 24,5/120

Dĺžka trasy R7: 9,425 km

Križovatky: MÚK Holice

MÚK Dunajská Streda

Stredisko údržby: Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest Dunajská Streda

Mosty: 2 mosty na R7

5 mostov na cestách I. a III. triedy a miestnej komunikácii

Protihlukové steny: 15 protihlukových stien v celkovej dĺžke 9 405 m

Preložka cesty I/63

Dĺžka trasy: 6,675 km

Kategória cesty: C 9,5/80

Počet križovatiek: 6 križovatiek z toho 2 mimoúrovňové (s T pripojením)

Počet mostov na ceste I/63: 2 ks

Počet preložiek a úprav ciest: 11 preložiek ciest III tried, miestnych komunikácií

Počet poľných ciest: 5 ks

Siete: 55 objektov preložiek a úprav

Z hľadiska požiadaviek súčasnej európskej legislatívy, ako aj legislatívy SR v oblasti vodného hospodárstva bolo potrebné navrhovanú činnosť/stavbu „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ posúdiť z pohľadu 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 Holice - Mliečany**“ je situovaná v čiastkovom povodí Váhu. Dotýka sa dvoch vodných útvarov podzemnej vody – útvaru podzemnej vody kvartérnych sedimentov SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a útvaru podzemnej vody predkvartérnych hornín SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov (tabuľka č.1). Útvary povrchovej vody sa v predmetnej lokalite nenachádzajú, najbližší útvar povrchovej vody SKW0023 Gabčíkovo - Topoľníky sa nachádza vo vzdialenosti 2,8 km od navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“.

a) útvary podzemnej vody

tabuľka č. 1

Čiastkové povodie	Kód VÚ	Názov VÚ	Plocha VÚ (km ²)	Stav VÚ	
				kvantitatívny	chemický
Váh	SK1000300P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy	1668,112	dobrý	dobrý
Váh	SK2001000P	Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov	6248,370	dobrý	zlý

Vysvetlivka: VÚ = vodný útvar

Predmetné posúdenie sa vzťahuje na obdobie realizácie navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“, po ukončení realizácie, ako aj na obdobie počas jej prevádzky.

Podľa predloženej projektovej dokumentácie navrhovaná činnosť/stavba „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ je členená do 804 stavebných objektov a prevádzkových súborov.

Zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov môžu spôsobiť tie časti stavby/stavebné objekty navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“, ktoré budú realizované priamo v týchto vodných útvaroch alebo v priamom dotyku s nimi.

Časťami stavby/stavebnými objektmi navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“, ktoré môžu spôsobiť zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov sú:

- 201-00 Most na ceste III/1390 nad R7 v km 0,24 R7
- 202-00 Most na ceste III/1433 nad R7 a preložkou I/63 v km 3,32 R7
- 203-00 Most na miestnej komunikácii nad R7 v km 4,600 R7
- 205-00 Most na preložke cesty I/63 nad R7 v MÚK Dunajská Streda v km 6,203 R7
- 206-00 Most na R7 nad cestou III/1418 v km 7,989 R7
- 501-00 Dažďová kanalizácia rýchlostnej cesty R7
- 511-00 Dažďová kanalizácia cesty I/63

Stručný popis technického riešenia navrhovanej činnosti/stavby:

201-00 Most na ceste III/1390 nad R7 v km 0,24 R7

Mostný objekt 201 je umiestnený na preložke komunikácie III/1390 križovatke Holice v km 0,235 R7 a premostňuje rýchlostnú cestu R7.

Mostný objekt 201 je tvorený jedným mostom a bude mať 2 polia. Šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii cesty C9,5 s verejným chodníkom na ľavej strane. Spodná stavba je monolitická zo železobetónu a je tvorená dvoma oporami a medziľahlou podperou tvorenou trojicou pilierov. Založenie mosta je navrhnuté hĺbkové na veľkopriemerových pilótach.

Spojité trémové nosné konštrukcie z vopred predpätých prefabrikátov, spriahnutých spriahajúcou doskou, má rozpätia jednotlivých polí 18,0 + 18,0m. Nosná konštrukcia bude na opory a medziľahlú podperu uložená prostredníctvom hrncových ložísk.

202-00 Most na ceste III/1433 nad R7 a preložkou I/63 v km 3,32 R7

Mostný objekt 202 je umiestnený na preložke komunikácie III/1433 v km 3,317 R7 a premostňuje rýchlostnú cestu R7 a preložku cesty I/63.

Mostný objekt 202 je tvorený jedným mostom. Spodnú stavbu mosta tvoria dve krajné železobetónové monolitické opory s rovnobežnými krídlami a dva vnútorné železobetónové monolitické piliere. Pilier 2 bude osadený v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty. Šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii cesty C6,5 s verejným chodníkom na

pravej strane mosta v smere staničenia. Most je založený hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

Spojité nosná konštrukcia bude monolitická predpätá 1-trámová s vyloženými konzolami. Rozpätie jednotlivých polí nosnej konštrukcie bude 18,3 + 22,9 + 18,3m, dĺžka nosnej konštrukcie je 61,3m. Nosná konštrukcia bude na opory a medziľahlé piliere uložená prostredníctvom hrncových ložísk.

203-00 Most na miestnej komunikácii nad R7 v km 4,600 R7

Mostný objekt 203 je umiestnený na preložke miestnej komunikácie v km 4,608 R7 a premostňuje rýchlostnú cestu R7 a preložku cesty I/63.

Mostný objekt 203 je tvorený jedným mostom. Spodnú stavbu mosta tvoria dve krajné železobetónové monolitické opory s rovnobežnými krídlami a dva vnútorné železobetónové monolitické piliere. Pilier 2 bude osadený v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty. Šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii cesty C6,5 s verejným chodníkom na pravej strane mosta v smere staničenia. Most je založený hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

Spojité nosná konštrukcia bude monolitická predpätá 1-trámová s vyloženými konzolami. Rozpätie nosnej konštrukcie bude 21,0 + 28,0 + 21,0m, dĺžka nosnej konštrukcie je 71,8m. Nosná konštrukcia bude na opory a medziľahlé piliere uložená prostredníctvom hrncových ložísk.

205-00 Most na preložke cesty I/63 nad R7 v MÚK Dunajská Streda v km 6,203 R7

Mostný objekt 205 prevádza cestu I. triedy I/63 ponad rýchlostnú komunikáciu R7. MPP komunikácie pod mostom je uvažovaný výšky 5,20m + 0,15m pre rýchlostnú cestu R7.

Mostný objekt 205 je tvorený jedným mostom. Spodnú stavbu mosta tvoria dve krajné železobetónové monolitické opory s rovnobežnými krídlami a železobetónový monolitický pilier osadený v strednom deliacom páse rýchlostnej cesty. Pilier je v priečnom reze tvorený tromi stojkami. Šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii cesty C9,5 s obojstranným revíznym chodníkom. Most je založený hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

Spojité nosná konštrukcia bude z prefabrikovaných predpätých nosníkov dl. 21,0m. Rozpätie nosnej konštrukcie bude 21,0 + 21,0m, dĺžka nosnej konštrukcie je 43,41m. Nosná konštrukcia bude na opory a medziľahlé piliere uložená prostredníctvom hrncových ložísk.

206-00 Most na R7 nad cestou III/1418 v km 7,989 R7

Mostný objekt 206 prevádza rýchlostnú cestu R7 ponad cestu III. triedy, verejný chodník pre peších (výhľadovo) a cyklotrasu (výhľadovo).

Mostný objekt 206 je tvorený dvomi mostami. Spodnú stavbu mosta tvoria dve krajné železobetónové monolitické opory s rovnobežnými krídlami. Šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii cesty R24,5/120 s revíznym chodníkom na pravej rímse pravého mosta. Most je založený hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

Nosná konštrukcia bude z prefabrikovaných predpätých nosníkov dl. 24,0m. Rozpätie nosnej konštrukcie bude 23,38m, dĺžka nosnej konštrukcie je 24,78m. Nosná konštrukcia bude na opory a medziľahlé piliere uložená prostredníctvom hrncových ložísk.

501-00 Dažďová kanalizácia rýchlostnej cesty R7

ODVODNENIE V ÚSEKU RÝCHLOSTNEJ CESTY R7 V KM ZÚ 0,000 – KM 7,500

Odvodnenie povrchu vozovky rýchlostnej cesty R7 v tomto úseku je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z povrchu vozovky budú zachytávané cez veľkokapacitné štrbinové žľaby typu HICAP, „A1“, „A2“, „B1“, „B2“, „C1“, „C2“, „D1“, „D2“, „E1“, „E2“, „F1“, „F2“, „G1“, „G2“, „H1“, „H2“, „I1“, „I2“, „J1“, „J2“, „K1“, „K2“, „L1“, „L2“, „M1“, „M2“, „N1“. Žľaby v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice - Mliečany v km 0,000 – 7,500 budú zaústené do kanalizačných stôk. Odvodňovací systém v tomto úseku R7 je rozdelený na 14 stokových systémov „A“, „B“, „C“, „D“, „E“, „F“, „G“, „H“, „I“, „J“, „K“, „L“, „M“, „N“.

Na začiatku štrbinových žľabov bude vždy umiestnená monolitická sútoková šachta, po celej dĺžke žľabu budú umiestnené revízne kusy. Odvodnenie povrchu vjazdových vetiev križovatky MÚK Holice v km 0,350 a MÚK Dunajská Streda v km 6,200 bude riešené zachytením dažďových vôd na krajoch cesty pomocou odvodňovacích žľabov. V Pozdĺžnych žľaboch budú osadené uličné vpusty a budú zaústené do kanalizačných stôk diaľničnej kanalizácie.

ODVODNENIE V ÚSEKU RÝCHLOSTNEJ CESTY R7 V KM 7,500 – KM 9,500 KÚ

Odvodnenie povrchu vozovky rýchlostnej cesty R7 v tomto úseku je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z povrchu vozovky budú zachytávané na krajoch cesty cez odvodňovacie žľaby. V pozdĺžnych žľaboch v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice – Mliečany v km 7,500 – 9,500 budú osadené uličné vpusty a budú zaústené do kanalizačných stôk diaľničnej kanalizácie. Odvodňovací systém v tomto úseku R7 je rozdelený na 3 stokové systémy „O1“, „P1“, „P2“, „R1“, „R2“.

Dažďové vody z rýchlostnej cesty R7 v celom úseku km 0,000 – km 9,500 budú čistené v odlučovačoch ropných látok – ORL z ocele so zväčšenou odlučovacou komorou a s povrchovou polyesterovou ochranou. Kapacita odlučovačov bola stanovená hydrotechnickým výpočtom. Odlučovače budú s koalescenčným filtrom a automatickým uzáverom kalovou nádržou pre plochy s koncentráciou ropných látok na vstupe do 1000 mg/l. Koncentrácia ropných látok (NEL) na výstupe z ORL bude menej ako 0,1 mg/l. Odlučovače budú plnoprietokové.

ORL budú vybavené automatickým uzáverom, vďaka ktorému možno predísť pri zanedbaní kontroly obsluhou alebo v prípade ropnej havárie v neprítomnosti obsluhy, úniku ropných látok do toku a prípadným sankciám. Pred a za ORL budú osadené kanalizačné šachty. Kanalizačné šachty osadené za ORL budú slúžiť aj ako kontrolné šachty na odber vzoriek odpadových dažďových vôd. Odlučovače ľahkých kvapalín budú ukotvené pomocou kotviacich pásov z nerezovej ocele z dôvodu vysokej hladiny podzemnej vody.

Na základe vypracovaného inžinierskogeologického a hydrologického prieskumu je lokalita v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice – Mliečany vhodná na vsakovanie dažďových vôd. Dažďové vody z rýchlostnej cesty R7 budú v celom úseku km 0,000 – km 9,500 zavsakované. Vsakovanie je navrhované pomocou podzemných vsakovacích boxov. Jednotlivé vsakovacie galérie budú odzdušnené pomocou plastových potrubí vyvedených priamo nad terén. Celkový priečny prierez odzdušňovacích potrubí musí byť min. 75 % plochy prítokových potrubí.

Šachty diaľničnej kanalizácie na stokách „A“, „B“, „C“, „D“, „E“, „F“, „G“, „H“, „I“, „J“, „K“, „L“, „M“, „N“ budú osadené mimo jazdné pruhy v krajniciach alebo v nespevnených plochách.

Šachty diaľničnej kanalizácie na stokách „O1“, „P1“, „P2“, „R1“, „R2“, budú osadené v strednom deliacom páse, a to 0,75 m od osi rýchlostnej cesty R7 vpravo, v smere staničenia.

Profil potrubia kanalizačných stôk je prispôsobený požadovanej kapacite profilu, prípojky od žľabov budú DN 300 až DN 600 a vpustov budú DN 200. Materiál potrubia musí byť vodotesný a musia byť prevedené skúšky vodotesnosti kanalizácie. Navrhovaný materiál kanalizačnej stoky bude z rúr plastových s kruhovou tuhosťou min. SN10 kN/m², drsnosť potrubia je navrhnutá 0,1, prípojky od uličných vpustov budú taktiež z rúr plastových s kruhovou tuhosťou SN10 kN/m².

511-00 Dažďová kanalizácia cesty I/63

Odvodnenie povrchu vozovky cesty I. triedy I/63 je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Zrážkové vody z povrchu vozovky budú zachytávané cez veľkokapacitné štrbinové žľaby typu HICAP, „A1“, „A2“, „B1“, „B2“, „C1“, „C2“, „H1“, „H2“, „I1“, „I2“, „J1“, „J2“, „K1“, „K2“, alebo na krajoch cesty cez odvodňovacie žľaby. V pozdĺžnych žľaboch v úseku cesty I. triedy budú osadené uličné vpusty a budú zaústené do kanalizačných stôk diaľničnej kanalizácie. Veľkokapacitné žľaby v úseku cesty I/63 budú taktiež zaústené do kanalizačných stôk. Odvodňovací systém v úseku cesty I/63 je rozdelený na 11 stokových systémov „A“, „B“, „C“, „D“, „E“, „F“, „G“, „H“, „I“, „J“, „K“. Na začiatku štrbinových žľabov bude vždy umiestnená monolitická sútoková šachta, po celej dĺžke žľabu budú umiestnené revízne kusy. Dažďové vody z cesty I. triedy I/63 v celom úseku km 0,000 – km 6,670 budú čistené v odlučovačoch ropných látok – ORL z ocele so zväčšenou odlučovacou komorou a s povrchovou polyesterovou ochranou. Kapacita odlučovačov bola stanovená hydrotechnickým výpočtom. Odlučovače budú s koalescenčným filtrom a automatickým uzáverom kalovou nádržou pre plochy s koncentráciou ropných látok na vstupe do 1000 mg/l. Koncentrácia ropných látok (NEL) na výstupe z ORL bude menej ako 0,1 mg/l. Odlučovače budú plnoprietokové.

ORL budú vybavené automatickým uzáverom, vďaka ktorému možno predísť pri zanedbaní kontroly obsluhou alebo v prípade ropnej havárie v neprítomnosti obsluhy, úniku ropných látok do toku a prípadným sankciám. Pred a za ORL budú osadené kanalizačné šachty. Kanalizačné šachty osadené za ORL budú slúžiť aj ako kontrolné šachty na odber vzoriek odpadových dažďových vôd. Odlučovače ľahkých kvapalín budú ukotvené pomocou kotviacich pásov z nerezovej ocele z dôvodu vysokej hladiny podzemnej vody.

Na základe vypracovaného inžinierskogeologického a hydrologického prieskumu je lokalita v úseku rýchlostnej cesty R7 Holice – Mliečany vhodná na vsakovanie dažďových vôd. Dažďové vody z cesty I. triedy I/63 budú v celom úseku km 0,000 – km 6,670 zavsakované. Vsakovanie je navrhované pomocou podzemných vsakovacích boxov. Jednotlivé vsakovacie galérie budú odvzdušnené pomocou plastových potrubí vyvedených priamo nad terén. Celkový priečny prierez odvzdušňovacích potrubí musí byť min. 75 % plochy prítokových potrubí.

Profil potrubia kanalizačných stôk je prispôsobený požadovanej kapacite profilu, prípojky od žľabov budú DN 300 až DN 400 a vpustov budú DN 200. Materiál potrubia musí byť vodotesný a musia byť prevedené skúšky vodotesnosti kanalizácie. Navrhovaný materiál kanalizačnej stoky bude z rúr plastových s kruhovou tuhosťou min. SN10 kN/m², drsnosť potrubia je navrhnutá 0,1, prípojky od uličných vpustov budú taktiež z rúr plastových s kruhovou tuhosťou SN10 kN/m².

a.1 vplyv realizácie navrhovanej činnosti na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK1000300P a SK2001000P

Útvary podzemných vôd SK1000300P a SK2000100P

a) súčasný stav

Útvar podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy bol vymedzený ako útvar kvartérnych sedimentov s plochou 1668,112 km². Na základe hodnotenia jeho stavu v rámci 2. plánu manažmentu povodí bol tento útvar klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom stave a v dobrom chemickom stave.

Útvar podzemnej vody SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov bol vymedzený ako útvar predkvartérnych hornín s plochou 6248,370 km². Na základe hodnotenia jeho stavu v rámci 2. plánu manažmentu povodí 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 odobrať 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 odobratej vody (využiteľné množstvá vyčísľované na národnej úrovni v súlade so zákonom č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach /geologický zákon/ a jeho vykonávacía 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).

b) predpokladané zmeny hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody SK1000300P a SK2000100P

Podľa predloženej Záverečnej správy z Orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (AZ GEO, s.r.o., Kořenského 1262/40, 703 00 Ostrava – Vítkovice, člen skupiny Valbek s.r.o., júl 2019) je predmetné územie súčasťou hydrogeologického rajónu Q 052 Kvartér JZ časti Podunajskej roviny.

Narazená hladina podzemnej vody bola zaznamenaná v hĺbke 2,5 až 3,5 m p.t. (tj. 113,96 až 114,78 m n. m.), ustálená hladina v hĺbke 2,52 až 3,50 m p.t. (tj. 114,06 až 114,71 m n.m.). Jedná sa o hladinu mierne napätú (vrty J168, J169, J234A a J237) a v ostatných vrtoch lokality sa jedná o hladinu voľnú. Kolektor je tvorený kvartérnymi štrkopieskovými sedimentami s priemerným filtračným súčiniteľom 1,52.10⁻⁵ (kategória Q4.1) až 1,90.10⁻³ (kategória Q5.1) m/s.

Vzhľadom na charakter a technické riešenie navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“, jej vplyv 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 ako celku sa nepredpokladá. K určitému lokálnemu ovplyvneniu podzemných vôd by mohlo dôjsť pri hĺbkovom zakladaní mostov. Stručný popis stavebných objektov/mostov je uvedený vyššie v stanovisku.

I. Počas realizácie navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác na hĺbkovom zakladaní spodnej stavby mostných objektov (201-00 Most na ceste III/1390 nad R7 v km 0,24 R7, 202-00 Most na ceste III/1433 nad R7 a preložkou I/63 v km 3,32 R7, 203-00 Most na miestnej komunikácii nad R7 v km 4,600 R7, 205-00 Most na preložke cesty I/63 nad R7 v MÚK Dunajská Streda v km 6,203 R7, 206-00 Most na R7 nad cestou III/1418 v km 7,989 R7 pod hladinu podzemnej vody, ako aj po ich ukončení, možno predpokladať určité ovplyvnenie obehu a režimu podzemnej vody v útvare podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy, nakoľko v blízkosti hĺbkovo založených pilót dôjde k prejavu bariérového efektu - spomaleniu pohybu podzemnej vody ich obtekaním. Vzhľadom na lokálny charakter tohto vplyvu vo vzťahu k plošnému rozsahu útvaru podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy (1668,112 km²), vplyv realizácie predmetnej navrhovanej činnosti/stavby na zmenu hladiny podzemnej vody v dotknutom útvare podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy sa nepredpokladá.

Ovplyvnenie kvantitatívneho stavu útvaru podzemnej vody SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov, ktorý je situovaný (vertikálne) pod útvarom podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy, realizáciou vyššie uvedených stavebných objektov sa nepredpokladá (v zmysle požiadaviek RSV boli útvary podzemnej vody vymedzené tak, aby sa zaistilo, že nebude existovať významný neevidovaný prestup podzemných vôd z jedného útvaru podzemnej vody do druhého).

II. Počas prevádzky navrhovanej činnosti

Vplyv navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ vzhľadom na charakter projektu (prevádzka rýchlostnej cesty), počas jej prevádzky na zmenu hladiny podzemnej vody v útvare podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov sa nepredpokladá.

K určitému ovplyvneniu hladiny dotknutého útvaru podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy môže dôjsť vplyvom odvodnenia rýchlostnej cesty (501-00 *Dažďová kanalizácia rýchlostnej cesty R7*, 511-00 *Dažďová kanalizácia cesty I/63*) - odvedenie dažďových vôd do podzemných vsakovacích boxov, a to v čase dlhodobých atmosférických zrážok, kedy v uvedených vsakovacích zariadeniach môže dochádzať k akumulácii dažďovej vody. Tento vplyv však bude dočasný a vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutého útvaru podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy (1668,112km²) jeho ovplyvnenie ako celku sa nepredpokladá.

c) Posúdenie predpokladaného kumulatívneho dopadu súčasných a novo vzniknutých 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

Vzhľadom na skutočnosť, že útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy 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**“ a „**D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000**“ 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 „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ a súčasne navrhovaných činností/stavieb „**Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača**“, „**Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever**“, „**D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica**“ a „**D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000**“ na kvantitatívny stav útvarov podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov.

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 Šúrsnym 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.

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 Luhy. 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 Šúrskym 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 pilótoch 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 staničenie 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 obehu 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.

Rovnako aj narušenie interakcie povrchových a podzemných vôd pri realizácii navrhovanej činnosti/stavby „**Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica**“ 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.

Vzhľadom na vyššie uvedené, ako aj skutočnosť, že v rámci realizácie navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ 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, možno očakávať, že kumulatívny dopad už existujúcich zmien hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov a nových zmien predpokladaných v rámci realizácie navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ a súčasne navrhovaných činností/stavieb „*Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Rača*“, „*Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever*“, „*D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica* a „*D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000*“ nebude významný do takej miery, aby spôsobil zmenu hladiny podzemnej vody v dotknutých útvaroch podzemnej vody SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Podunajskej panvy a SK2001000P Medzizrnové podzemné vody Podunajskej panvy a jej výbežkov.

Vodárenské zdroje v hodnotenej oblasti

V trase rýchlostnej cesty „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.

Územie navrhovanej činnosti/stavby „*Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany*“ je súčasťou Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov, ktorá bola zákonom č. 305/2018 Z.z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov vyhlásená za chránenú oblasť prirodzenej akumulácie vôd.

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 rašelinská a trasoviská (Ra3)
8	7210	Vápnité slatiny s maricou píľkatou 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) Vřbovo-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

Koridor rýchlostnej cesty „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ je trasovaný v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

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

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

Suchozemské ekosystémy/biotopy európskeho významu závislé na podzemnej vode sa v záujmovom území nenachádzajú.

Záver

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“, predmetom ktorej je výstavba úseku rýchlostnej cesty R7, 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 ako celku sa nepredpokladá.

Útvary povrchovej vody sa v predmetnej lokalite nenachádzajú, najbližší útvar povrchovej vody SKW0023 Gabčíkovo - Topoľníky sa nachádza vo vzdialenosti 2,8 km od trasy navrhovanej činnosti/stavby „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“.

Na základe uvedených predpokladov navrhovanú činnosť „**Rýchlostná cesta R7 Holice - Mliečany**“ podľa článku 4.7 RSV nie je potrebné posudzovať.

Vypracoval: Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava
RNDr. Ľuboslava Garajová



V Bratislave, dňa 8. októbra 2020

Výskumný ústav vodného hospodárstva
nábr. arm. gen. L. Svobodu 5
812 49 BRATISLAVA
22