

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 756/07 -3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Slovenská správa ciest

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Cesta I/75 Šaľa - obchvat

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie obchvatovej komunikácie cesty I/75, ktorá je v súčasnosti trasovaná cez najviac zastavané časti sídiel s odvedením tranzitnej dopravy mimo dotknutých sídiel.

3. Užívateľ

Slovenská správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. Umiestnenie

VÚC : Nitriansky kraj
Okres : Šaľa
Obce a mestá : Šaľa, Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Trnovec nad Váhom
Katastrálne územie : Šaľa, Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Trnovec nad Váhom

5. Termín začatia a ukončenia činnosti

Tabuľka č. 1 Časový harmonogram výstavby

Navrhovaný rok začatia výstavby	2010
Navrhovaná rok ukončenia výstavby	2013

Navrhovaný termín začatia prevádzkovania	2013
Navrhovaný rok ukončenia činnosti	Bez časovo ohraničenej doby

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Nulový variant

V súčasnosti je časť komunikácie I/75 vedená cez zastavané územie Šale a Trnovca nad Váhom. Šírkové usporiadanie súčasnej cesty predovšetkým v zastavanom území sídiel je nevyhovujúce a to hlavne pri smerovom vedení cesty (pravouhlá, neprehľadná zákruta v mestskej časti Šaľa - Veča), povrch súčasnej komunikácie je v značnej miere v zlom technickom stave. Na mnohých úsekoch Šale je maximálna povolená rýchlosť 40 km/h, ktorá síce zvyšuje bezpečnosť jazdy a chodcov, ale nie je štandardom pre cestu I. triedy podľa platnej legislatívy. S vysokou dopravnou záťažou sídiel súvisia výrazné negatívne vplyvy dopravy na obyvateľstvo, z hľadiska hlukovej záťaže, tvorby emisií, možného vzniku dopravných nehôd a ďalších stresových faktorov.

Navrhované riešenie

Kategória cesty

Cesta je navrhovaná v kategórii C 11,5/80.

Smerové vedenie

Všetky navrhované varianty sú vedené rovinným územím, pričom sa len okrajovo približujú k zastavaným častiam mesta Šaľa a ostatných sídiel. Dotknuté územie má z veľkej časti poľnohospodársky charakter.

Pre návrhovú rýchlosť 80 km/h je po všetkých stránkach vyhovujúci minimálny polomer smerového oblúka $R = 500$ m, čomu zodpovedá dostredný priečny sklon vozovky 4 %. Pre použitie smerových prvkov bez prechodníc je požadovaný minimálny polomer smerového oblúka $R = 2400$ m, pre vylúčenie priečneho pretvorenia v smerovom oblúku je požadovaný minimálny polomer $R = 1677$ m.

Všetkých päť variantov je v celej svojej dĺžke dokumentované a hodnotené samostatne, hoci viaceré sú v určitých úsekoch vedené na spoločných trasách, niekedy je kritériom smerové vedenie, niekedy výškové vedenie.

V rámci navrhovanej preložky cesty I/75, ani ňou vyvolaných úprav ostatných komunikácií, sa neuvažuje s odvodnením vozovky cestnou kanalizáciou. V záujmovom území stavby je v súčasnosti odkanalizovaná iba Kráľovská ul. v meste Šaľa, čo znamená, že v prípade variantov 3 a 4, bude v rámci výstavby križovatky na začiatku preložky, nutné upraviť odvodnenie dotknutej komunikácie (pravdepodobne iba zmenou polohou vpustov, príp. úpravou prípojok existujúcich vpustov). Pre novonavrhané predĺženie tejto ulice (až po priesečnú križovatku v km - 0,039) je navrhnuté odkanalizovať ju cez existujúcu kanalizáciu.

Mosty

Na základe výsledkov orientačného inžiniersko-geologického prieskumu možno predpokladať hĺbkové založenie veľkých mostov - mosta cez Váh a mosta nad Trnoveckým kanálom a železničnou vlečkou Duslo, a. s. Je predpoklad, že založenie ostatných menej náročných menších mostov bude plošné, na vrstve stredne uľahlých štrkov. Nie je vylúčené ani hĺbkové založenie týchto mostov, ak sa v štrkovom podloží vyskytnú bahnité alebo iné málo únosné zeminy.

V rámci návrhu nosných konštrukcií mostov sú uvažované nasledovné technológie výstavby:

- letmá betonáž,
- betonáž na pevnej podpernej skruži,
- montáž z tyčových prefabrikátov.

Najväčší a najvýznamnejší most v rámci tejto štúdie je *most cez rieku Váh*. Návrh mosta rešpektuje požiadavky na plavbu vo Váhu a rezervu nad hladinu vody Q_{100R} .

Základné riešenie nosnej konštrukcie mosta tvorí spojité komôrkové nosník premennej výšky s

rozpätím hlavného poľa 80 m a s vyloženými konzolami, podopretými rebrami. Riešenie s veľmi vyloženými konzolami si vyžiadala pomerne veľká šírka nosnej konštrukcie vyplývajúca z umiestnenia obojstranných chodníkov pre chodcov a cyklistov (v úrovni vozovky vo variantoch 1, 2, 3 a 4 a ako jednostranný chodník pre chodcov a cyklistov vo variante 5.

Navrhnutý mostný objekt rešpektuje plavebný gabarit, definovaný šírkou 50 m vo vzťahu k osi plavebnej dráhy (podkladový materiál definovaný parametrami smerového vedenia poskytol SVP, š.p., OZ, Povodie Váhu - Závod dolného Váhu Šaľa) a výškou 7 m nad maximálnou plavebnou hladinou, ktorá je pre úsek Váhu pod vodným dielom Kráľová na úrovni 115,60 m B. p. v.

Odvodnenie dlhších mostov je riešené priamo do terénu pod mostom. Predpokladá sa použitie asfaltových vozoviek s izoláciou. Izolácia, ložiská, mostné závery, prechodové dosky, zvodidlá a ochrana mostov nad železničnou traťou sa predpokladá na štandardnej úrovni, pri zohľadnení najnovších poznatkov a možností ich dodávateľov v čase spracovania príslušného stupňa projektovej dokumentácie.

Priprava územia a následná rekultivácia

Navrhovaná činnosť zahŕňa odstránenie všetkých porastov z plôch trvalého i dočasného záberu pôdy a pre zriadenie stavebných dvorov a manipulačných pásov pozdĺž komunikácie.

So zriadením dočasných manipulačných pásov šírky 3 - 5 m sa uvažuje iba v úsekoch trasy s vysokými násypmi, predovšetkým v okolí premostenia Váhu. K ďalšiemu dočasnému záberu dôjde v okolí navrhovaných veľkých mostných objektov, kde bude potrebné vytvoriť manipulačný priestor šírky 10 - 15 m.

Pre dočasné uskladnenie skrývky humusu sa vytvoria medzidepónie, z ktorých niektoré (po odstránení vrstvy humusu) môžu slúžiť aj ako skládky materiálu, prípadne ako menšie stavebné dvory. Stavebné dvory budú situované v blízkosti navrhovaných mostných objektov. Ich plocha sa pohybuje od 0,05 do 1,5 ha.

Protihlukové opatrenia

Na ochranu územia pred hlukom počas prevádzky cesty sa podľa záverov hlukovej štúdie navrhuje realizovať protihlukové opatrenia vo forme protihlukových clón. Protihlukové clony sú navrhnuté ako zvislé. V rámci koruny komunikácie sa uvažuje s umiestnením clony čo najbližšie k zdroju hluku, tak aby bola dosiahnutá čo najvyššia efektívnosť jej umiestnenia. Protihlukové clony budú budované ako pohltivé, zodpovedajúce kategórii A3 (STN EN 1793 -1), so zvukovou pohltivosťou $D_{Ia} > 8$ dB. Vzduchová nepriezvučnosť je navrhovaná v kategórii B3 - $D_{IR} > 24$ dB.

Varianty

Správa o hodnotení bola predložená v piatich variantoch navrhovanej činnosti.

Samotný obchvat Šale reprezentujú 2 variantné riešenia - červený a modrý. Nakoľko tieto varianty majú medzi Šaľou - Večou a Dlhou nad Váhom spoločný úsek ich kombináciou vznikli varianty 1, 2, 3 a 4. Začiatok variantu 5 - odklon od súčasnej cesty I/75 je oproti týmto variantom posunutý o cca 3 km. Variant 5 obchádza zo severu obce Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom, ale následne od km 6,765 prechádza podľa projektovej dokumentácie do trasy variantov 2 a 4 (modrého variantu). Nie je však vylúčené ani pokračovanie trasou variantov 1 a 3 (červeným variantom).

Variant 1 (červený)

- začiatok preložky km 0,000 je cca 130 m za pripojením miestnej komunikácie obce Kráľová nad Váhom (zľava), v staničení km 17,595 podľa pasportu cesty I/75,
- pokračovanie trasy je do priestoru medzi areálmi Západoslovenskej vodárenskej spoločnosti, a. s. a Stredným odborným učilištom poľnohospodárskym,
- vedenie trasy cesty medzi Dlhou nad Váhom a Šaľou - Veča je v polohe podľa ÚPN mesta Šaľa,
- v úseku za Šaľou - Večou odklon trasy od riešenia podľa územnoplánovacích dokumentácií

kraja a mesta, do polohy bližšej k podniku Duslo, a. s., s priamym pokračovaním do koridoru severného obchvatu Trnovca nad Váhom,

- koniec preložky km 9,305 52 je za existujúcou križovatkou s cestou III/50844 (Horný Jatov), v staničení km 26,770 podľa pasportu cesty.

Varianta 2 (zelený)

- začiatok preložky km 0,000 po km 2,903 55 (cca 800 m za križovaním s existujúcou cestou II/573), je trasa totožná s variantom 1,
- vedenie trasy po premostení Váhu, ako aj jej následné pokračovanie severovýchodným obchvatom Šale - Veče (s prechodom do trasy existujúcej cesty I/75), je v súlade s ÚPN mesta,
- odklon preložky do trasy severného obchvatu Trnovca nad Váhom je cca 400 m pred miestom prechodu produktovodov Dusla, a. s., ponad existujúcu cestu smerom na riadenú skládku (odkalisko),
- koniec preložky km 9, 890 41 je za existujúcou križovatkou s cestou III/50844 (Horný Jatov), v staničení 26, 884 podľa pasportu cesty.

Varianta 3 (okrový)

- začiatok preložky km 0,000 je na vjazde do intravilánu mesta, v mieste pripojenia existujúcej cesty III/0753 (smer Kráľová nad Váhom), v staničení km 18, 618 podľa pasportu cesty,
- nasledovné vedenie trasy až za križovatkou s cestou II/573 je v súlade s ÚPN mesta

(na pravom brehu Váhu preložka prechádza okrajom nezastavaných pozemkov Stredného odborného učilišťa poľnohospodárskeho, v dotyku s oploteniami priľahlej zástavby),

- pokračovanie trasy preložky od km 2,105 61 až po jej koniec v km 8,528 89, je totožné s variantom 1 štúdie.

Varianta 4 (modrý)

- začiatok preložky km 0, 000 po km 2, 126 91 (cca 750 m za križovaním s existujúcou cestou II/573) je trasa totožná s variantom 3,
- od km 2,105 61 až po jej koniec v km 9,113 77 je trasa totožná s variantom 2.

Varianta 5 (oranžový, v technickej štúdii čierny)

- začiatok preložky km 0, 000 je cca 120 m za existujúcim premostením odvodňovacieho kanála z vodného diela Kráľová, tzn. tesne za hranicou krajov, resp. okresov,
- po km 6, 765 30 je trasa preložky od ostatných 4 variantov obchvatu nezávislá, pričom severne, resp. severovýchodne obchádza obce Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom,
- pokračovanie trasy až po jej koniec v km 12, 447 08 je totožné s variantmi 2 a 4.

Tabuľka. č.2 Porovnanie variantov v základných ukazovateľoch

Ukazovateľ	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5
Dĺžka trasy (km)	9,305	9,113	9,890	8,529	12,477
Trvalý záber PPF (ha)	30,300	30,520	27,030	27,660	40,090
Dočasný záber (ha)	10,770	9,280	9,310	7,830	8,680

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „**Cesta I/75 Šaľa - obchvat**“ (ďalej len „správa o hodnotení“) vypracovala spoločnosť ENVICONSULT, s. r. o., so sídlom Závodská cesta 4, 011 52 Žilina v novembri 2006.

Navrhovaná činnosť spĺňa kritéria podľa § 18 ods. 1 zákona č. 24/2007 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zaraďuje

sa podľa jeho prílohy č. 8 do kapitoly 13 Doprava a telekomunikácie, položky č. 2 Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie jestvujúcej cesty I. a II. triedy nad 10 km, časť A, a preto podlieha povinnému hodnoteniu.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení a predložených stanovísk

Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 zákona týmto zainteresovaným subjektom : *rezortnému orgánu* (Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR); *povoľujúcemu orgánu* (mesto Šaľa), *dotknutým obciam* (mesto Šaľa, obce Trnovec nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Kráľová nad Váhom), *dotknutým orgánom* (Obvodný úrad životného prostredia v Šali, Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre, Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nových Zámkoch, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre, Krajský pozemkový úrad v Nitre, Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Šali, Obvodný lesný úrad v Nových Zámkoch, Obvodný úrad v Šali, odbor krízového riadenia, Úradu pre reguláciu železničnej dopravy v Bratislave.

MŽP SR zverejnilo správu o hodnotení na internetovej stránke www.enviroportal.sk.
Dotknuté obce informovali o správe o hodnotení spôsobom v mieste obvyklým.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery prerokovania

Navrhovaná činnosť bola podľa § 34 ods. 2 až 5 zákona prerokovaná s verejnosťou na verejnom prerokovaní dňa 28. februára 2007 v priestoroch mestského úradu v Šali, Nám. Sv. Trojice č. 7 v Šali.

Termín a miesto konania spoločného verejného prerokovania pre mesto Šaľa a obce Trnovec nad Váhom a Kráľová nad Váhom, oznámili dotknuté obce spôsobom v mieste obvyklým spôsobom - oznamom na svojich úradných tabuliach.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnilo 113 osôb.

Prítomní boli oboznámení s dôvodmi vybudovania obchvatu Šale, legislatívnym postupom jednotlivých činností vedúcich až k realizácii diela, časovým horizontom spustenia prevádzky v novom dopravnom režime, a stručne boli zhodnotené klady a nedostatky jednotlivých posudzovaných variantov.

V ďalšej časti verejného prerokovania vystúpili postupne starostovia všetkých dotknutých obcí, ktorí ako zástupcovia občanov dotknutých obcí vyslovili svoje argumenty pre ten, ktorý variant.

Primátor mesta Šaľa oboznámil prítomných o možnosti zaslania svojich pripomienok a požiadaviek na MŽP SR do 16. marca 2007.

Počas diskusie rezonovala ako hlavná myšlienka nájsť urýchlene pokiaľ možno jednotné variantné riešenie, potreba výstavby druhého mostu a využitia šance financovania tohto projektu z európskych fondov s upozornením na časovú obmedzenosť čerpania týchto prostriedkov.

V rámci verejného prerokovania vystúpilo so svojimi názormi, prípadne otázkami na zástupcov navrhovateľa a spracovateľov niekoľko občanov mesta Šaľa, dotknutých obcí, zástupcov rôznych združení a organizácii ako aj dotknutých orgánov, ktoré boli na rokovanie prizvané.

Z výsledkov diskusie bolo v zázname z verejného prerokovania konštatované :

- Väčšina diskutujúcich občanov preferuje realizáciu variantu č. 5 s prípadným pokračovaním v trase variantu č. 1.

- Zástupcovia mesta Šaľa a dotknutých obcí Dlhá nad Váhom a Trnovec nad Váhom preferujú taktiež realizáciu variant č. 5 a prípadným pokračovaním v trase variantu č. 1.
- Starosta obce Kráľová nad Váhom z poverenia Obecného zastupiteľstva ako aj občanov obce Kráľová nad Váhom vyslovil negatívne stanovisko k realizácii obchvatu vo variantnom riešení č. 5. Voči ostatným alternatívam nemá zásadné pripomienky.

Podľa § 34 ods. 4 zákona mesto Šaľa, ako dotknuté mesto v spolupráci s navrhovateľom Slovenskou správou ciest vyhotovili záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol v lehote 7 dní doručený na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. K záznamu z verejného prerokovania bola pripojená prezenčná listina a CD nosič s elektronickým záznamom priebehu verejného prerokovania správy o hodnotení.

Vzhľadom na závery z verejného prerokovania možno konštatovať, že zo strany zúčastnených sa nevyskytli stanoviská odmietajúce vybudovanie obchvatu mesta Šaľa.

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

4. Stanoviska, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

V lehote podľa § 35 ods. 1 zákona boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská k správe o hodnotení:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (list č. 102817/2007-2330/6212 zo dňa 21. 2. 2007)

stotožňuje sa s odporúčaním spracovateľa správy o hodnotení a odporúča obchvat cesty I/75 realizovať podľa optimálneho variantu 5 oranžový s jeho prepojením s variantom 1. Za prijateľný považuje aj variant 3.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Nitre (list č. A/2007/00211 zo dňa 7. 3. 2007)

odporúča vybrať pre ďalšie spracovanie a realizáciu variant č. 5 - oranžový v kombinácii s červeným variantom, ktorý je z hľadiska dopravy najviac zohľadňujúci potrebu odklonu dopravy v danom území.

Krajský pozemkový úrad v Nitre (list č. 2007/00100 zo dňa 29. 3. 2007)

podľa § 13 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy ... upozorňuje, že pri každom obstarávaní a spracúvaní územnoplánovacej dokumentácie sa musí dbať na ochranu poľnohospodárskej pôdy a riadiť sa zásadami jej ochrany podľa § 12 zákona. Dokumenty podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a vydaniu súhlasu podľa § 13 zákona.

V tomto prípade orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy danú investičnú akciu neposudzoval z čoho vyplýva, že v danom konaní nemôže odporučiť žiadnu z predložených alternatív pri ktorých dochádza k záberu poľnohospodárskej pôdy. Navrhovaná investícia v každej alternatíve zasahuje do poľnohospodárskej pôdy v dosť značnom rozsahu. Preto skôr, ako môže byť variant, ktorý má nároky na poľnohospodársku pôdu posudzovaný a vybraný musí byť riešený najskôr podľa vyššie uvedeného zákona.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, odbor strategických činností (list č. SČ-386/2007 zo dňa 12. 3. 2007)

Uvádza, že navrhovaná činnosť nie je v rozpore s Územným plánom Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre (list č. HŽP/A/2007/01713 zo dňa 10. 4. 2007)

z hľadiska vplyvu hluku navrhovanej komunikácie, ako aj možnosti odbremeniť pôvodnú cestu I/75 o časť dopravy, ktorá by sa presunula na náhradný obchvat, sa ako najvýhodnejšie javí

kombinácia variant 1 (červená) a 5 (oranžová), čo vyplýva zo záveru predloženej správy o hodnotení.

Obvodný úrad životného prostredia v Šali (list č. A/2007/00175-Or. zo dňa 15. 3. 2007)

k správe o hodnotení nemá pripomienky a odporúča realizáciu podľa variantu 5 v kombinácii s červeným variantom 1.

Obvodný úrad v Šali, kancelária prednostu (list č. IV/2007/000781 zo dňa 21. 3. 2007)

prerokoval navrhované varianty preložky I/75 a po dôkladnom zvážení súčasného nevyhovujúceho dopravného systému odporúča realizovať variant č. 5 po mestskú časť Veča, s pokračovaním po trase variantu 1 a 3.

Obvodný lesný úrad v Nových Zámkoch (list č. 2007/00120-3/FS zo dňa 14. 3. 2007)

upozorňuje, že nakoľko sa u všetkých 5 navrhnutých variantov obchvatu mesta Šaľa sa uvažuje o trvalom resp. dočasnom zábere z lesných pozemkov, musí investor požiadať Obvodný Lesný úrad v Nových Zámkoch o vydanie rozhodnutia pre trvalý resp. dočasný záber z LP podľa § 7 zákona o lesoch. V prípade umiestnenia stavby do 50 m od lesných pozemkov musí investor požiadať o súhlas OLÚ v Nových Zámkoch podľa § 10 zákona o lesoch.

Obvodný úrad v Šali, odbor krízového riadenia (list č. 2007/00253-2 zo dňa 8. 3. 2007)

podľa § 14 ods. 2 zákona NR SR číslo 42/1994 Z. z. o civilnej ochrane obyvateľstva v znení neskorších predpisov a vyhlášky MV SR č. 532/2006 Z. z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebno-technických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany, posúdil správu o hodnotení stavby z hľadiska civilnej ochrany a nemá pripomienky k správe stavby podľa vypracovanej dokumentácie.

Mesto Šaľa (list č. 788/2007 zo dňa 14. 3. 2007)

súhlasí s výstavbou komunikácie vo variante č. 5 s pokračovaním v trase variantu č. 1 podľa správy o hodnotení.

Mestské zastupiteľstvo v Šali na svojom mimoriadnom zasadnutí dňa 12. marca 2007 prijalo uznesenie, ktoré podporuje variant 5. v kombinácii s variantom č. 1 a toto uznesenie je výsledkom vôle občanov, ktoré vyplynulo z verejného prerokovania predloženej správy o hodnotení, ako i z rokovania poslancov mestského zastupiteľstva.

Obec Trnovec nad Váhom (list č. 124/ 2007 zo dňa 2. 3. 2007)

po prehodnotení výhod a nevýhod jednotlivých variantov, obec Trnovec nad Váhom podporuje variant 1 a odporúča variant 5.

Obec Dlhá nad Váhom (list č. 115/ 2007 zo dňa 12. 3. 2007)

na základe vyhodnotenia jednotlivých vplyvov navrhovaných variantných riešení z hľadiska miestnych záujmov odporúča realizáciu variantu č. 5. Toto stanovisko bolo schválené Obecným zastupiteľstvom v Dlhej nad Váhom dňa 28. 2. 2007 uznesením č. 1/2006-2010.

Obec Kráľová nad Váhom (stanovisko zo dňa 28. 2. 2007 vydané na verejnom prerokovaní správy o hodnotení)

starosta obce Kráľová nad Váhom z poverenia Obecného zastupiteľstva ako aj občanov obce Kráľová nad Váhom vyslovuje **negatívne stanovisko k realizácii obchvatu vo variantnom riešení č. 5.** Voči ostatným alternatívam nemá zásadné pripomienky.

Zo strany verejnosti boli k navrhovanej činnosti na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona stanoviská verejnosti a mimovládnych organizácií podporujúcich ochranu životného prostredia.

Umbra - Únia pre manažment biotopov a reaktivity , regionálne centrum Šaľa, Okružná 10, 92701 Šaľa (list zo dňa 13. 3. 2007)

považuje variantné riešenia 1 - 4 z hľadísk environmentálnych ako aj sociálnych za neprijateľné. V prípade realizácie navrhovanej činnosti, za jedinú prijateľnú alternatívu považuje variant č. 5 v kombinácii s variantom 1 (oranžová a napojením na červenú).

Uvádza nasledovné požiadavky :

- Pre umožnenie migrácie organizmov vybudovať biochody popod vozovku. Biochody obdĺžnikového prierezu s minimálnou šírkou 1 meter a výškou 0, 5 metra.

- Vysadiť stromovú vegetáciu v pásoch so šírkou minimálne 10 metrov po oboch stranách vozovky na vyznačených úsekoch.
- Popri celej dĺžke vozovky vysadiť líniou stromovej vegetácie z oboch strán vozovky okrem úsekov, kde bude vykonaná výsadba stromovej vegetácie v šírke 10 metrov.
- Pri výsadbe stromov zabezpečiť starostlivosť o tieto po dobu minimálne troch rokov, tzn. doplnenie vyhynutých jedincov, závlahy a ochrana proti ohryzu zverou tak, aby bolo zabezpečené, že vysadené dreviny na mieste budú v dlhodobom výhľade schopné vykonávať svoje funkcie.
- Mostné objekty odkanalizovať - prevencia havarijných únikov ropných látok do vodných tokov.
- Na mostnom objekte cez rieku Váh vybudovať protihlukové bariéry po oboch stranách vozovky tak, aby chodník pre chodcov a cyklistov bol týmito oddelený od vozovky. Tieto bariéry majú slúžiť jednak na oddelenie cyklistov a chodcov od automobilovej premávky a tiež preto, by nedochádzalo k stretom vozidiel c vtákmi, nadlietavajúcimi nad mostný objekt.
- Na úseku kde nová cesta ide paralelne a neďaleko od prírodnej pamiatky Trnovecké mŕtve rameno, dodržať minimálnu vzdialenosť vozovky od hranice PP 100 metrov.
- Na miestach styku novej vozovky s hrádzou na oboch stranách Váhu presmerovať spevnený cyklistický chodník popod mostné teleso a po prechode popod mostné teleso jeho opätovné napojenie na chodník na hrádzi tak, aby bol zabezpečený plynulý prejazd cyklistom a prechod chodcov. Táto požiadavka sa vzťahuje na technické riešenia, ak mostný objekt nebude zdvihnutý nad úroveň hrádze tak, že pohyb na nej nebude obmedzený.
- Plynulé napojenie chodníka na hrádzi z oboch smerov spevneným chodníkom na most z oboch strán Váhu tak, aby bol cyklistovi aj chodcovi umožnený z ktoréhokoľvek smeru plynulý výjazd na most a plynulý zjazd z neho.

Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ Kráľová nad Váhom č. 451, 925 91 (stanovisko zo dňa 12. 3. 2007)

k správe o hodnotení uvádza :

Vzhľadom na veľký počet realizovaných technických diel v katastrálnom území obce Kráľová nad Váhom, ako i na stav neriešenia majetkovo-právnych vzťahov pod jednotlivými technickými dielami Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ s realizáciou stavby Šaľa - obchvat vo variantnom riešení č. 5 nesúhlasí.

Nesúhlas s výberom variantu 5 preložky cesty I/75 Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ vyjadruje aj v podpisovej listine so 452 osobami, ktoré spoločné stanovisko podporujú.

Rudolf Solík, Slnecná 5, 927 01 Šaľa (stanovisko zo dňa 15. 3. 2007)

žiada o realizáciu vstupu na pozemok časti par. č. 626 „Makša“ z ulice Družstevná , za kanálom, tzn. cca 350 m od ulice Družstevnej.

Ing. Michal Lužica, Gagarinova č. 23, 927 00 Šaľa (stanovisko zo dňa 12. 3. 2007)

odporúča realizovať variant č. 5 po mestskú časť Veča s pokračovaním po trase variantu 1 a 3.

Poľovnícke združenie „Priehrada“, Kráľová nad Váhom č. 451, 925 91

vyslovuje **negatívne stanovisko k variantu č. 5.**

Technické dielo, ako prekážka by bránilo obvyklému poľovnému využitiu daného územia a používaniu poľovných zbraní na tomto území.

K variantným riešeniam č. 1 a 4 nemá zásadné pripomienky. V prípade riešenia podľa variantu č. 5 bude žiadať od navrhovateľa o zakomponovanie technických riešení na zabezpečenie ochrany voľne žijúcej zveri a to vybudovaním oplotenia pozdĺž stavby a podchodov pod stavbou v katastrálnom území Kráľová nad Váhom.

Zdenko Hlubocký, Hliník 41, Šaľa 92705 (stanovisko zo dňa 7. 3. 2007)

Uvádza nasledovné pripomienky :

- Realizácia prechodu rieky Váh v mieste podľa variantov 1, 2, 3, 4 by podstatne

sťažila toto spojenie uvedených častí a vlastná výstavba by ešte zhoršila život v meste po celú dobu realizácie obchvatu a v konečnom dôsledku by sa očakávaný efekt po ukončení diela nedosiahol.

- Zásadne súhlasí a podporuje riešiť „obchvat“ jeho situovaním mimo osídlenie, tomuto napovedá prepojenie variantov č.1 a 5 s určitými zmenami.

Navrhuje :

- Variant č. 1 z miesta navrhovaného objazdu na ceste do Močenku napojiť tiahlym severným oblúkom na variant č. 5 v mieste prechodu obchvatu cez ľavostrannú hrádzu rieky Váh.
- Nerealizovať privádzač z cesty medzi Večou a Dlhou Nad Váhom.

Mgr. Emília Szégényová, Spartakovská 2, 917 01 Trnava, Klára Runáková, Cintorínska 6, 927 05 Šaľa, Fridrich Bordáč, Nitrianska 1545, 927 05 Šaľa - Veča, Peter Bordáč, Tvrdošovce Bernoláková ulica.

Uvádzajú pripomienky :

Súhlasíme s variantom 5 v kombinácii s variantom 1, ale nesúhlasíme s jeho umiestnením v takej blízkosti Bernolákovej ulice, ako je pracovný projekt. Žiadame o posunutie cesty aspoň o 50 m ďalej, bližšie ku kanálu.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Posudok podľa § 36 zákona vypracoval RNDr. Marian Gocál, Petzvalova 3380, 010 15 Žilina, zapísaný ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 380/2006-OPV podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení, zámeru Cesta I/75 Šaľa - obchvat, vlastných poznatkov z obhliadky trasovania jednotlivých dopravných koridorov (varianty I - V), konzultácie s navrhovateľom, primátorom mesta Šaľa, starostom obce Kráľová nad Váhom, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, dopĺňujúcich podkladov od navrhovateľa, príslušných právnych predpisov a noriem a konzultácií so spracovateľom správy o hodnotení a projektantom, ktorý pripravoval vypracovanie technickej štúdie.

Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že správa o hodnotení má vyhovujúcu kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplývať na životné prostredie v súvislosti s vybudovaním a prevádzkovaním navrhovanej činnosti.

Na základe vyhodnotenia návrhov opatrení a podmienok navrhuje doplniť opatrenia pre etapu projektovej prípravy, etapu výstavby a etapu prevádzkovania uvedenej komunikácie. Za prioritné považuje dopracovanie návrhu účinných opatrení pre obmedzenie možnej kontaminácie povrchových a podzemných vôd v etape prevádzkovania a opatrenia pre zabezpečenie monitorovania rizikových zložiek životného prostredia : ovzdušia, pôdy, podzemnej a povrchovej vody vzhľadom na charakter činnosti a úroveň kvality životného prostredia v dotknutom území.

Spracovateľ posudku odporučil realizáciu navrhovanej činnosti vo variante 5 (oranžový) v kombinácii s variantom 1 (červený), s tým, že budú dodržané podmienky vyplývajúce z procesu posudzovania a ak v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti budú doplnené a vyriešené neurčitosti a riziká, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Navrhovaná činnosť bude realizovaná prevažne na povrchu reliéfu, narušenie horninového prostredia bude zodpovedať hĺbke zakladania jednotlivých stavebných objektov. Medzi významné vplyvy počas výstavby cesty je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, ako je budovanie násypov, zárezov a mostných objektov. Zásahy do reliéfu budú zmiernené vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Nepriamy vplyv na reliéf súvisí s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktorý bude potrebné získať zo zdrojov v okolí navrhovanej stavby. Z hľadiska znižovania negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia sa navrhuje využitie existujúcich otvorených ložísk stavebného kameňa. Po vybudovaní obchvatu cesty I/75 a začatí jej prevádzkovania sa negatívne ovplyvňovanie horninového prostredia a geomorfologických pomerov nepredpokladá.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

V hodnotených koridoroch trasovanie cesty I/75 v každom variante prekonáva rieku Váh, kanál Zájarčie, kanál Trnovec a ľavostranné prítoky kanála Trnovec. V rámci stavby sa neuvažuje so žiadnymi preložkami, alebo inými úpravami vodných tokov. Technické riešenie navrhovanej cesty neuvažuje s odkanalizovaním cestného telesa. Odvedenie zrážkových vôd je riešené priamym odvedením zrážok z vozovky do terénu so zachovaním režimu povrchových vôd. Teleso cesty nevytvára v území prekážku prechodu veľkých vôd a nenarušuje stabilitu existujúcich hrádzí. Odtokové pomery v území sa nemenia a povodňová ochrana územia nebude ovplyvnená. Z hľadiska ovplyvnenia kvality povrchových vôd v čase výstavby sa predpokladá krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác a výstavbe stavebných objektov.

V etape prevádzkovania cesty môžu byť povrchové vody znečistené len v dôsledku výskytu dopravnej nehody s následným únikom nebezpečných látok na mostnom objekte alebo v jeho blízkosti.

V širšom území sa v priestore medzi Šaľou a Kráľovou nad Váhom nachádzajú v súčasnosti nevyužívané zdroje podzemných vôd. Trasa variantov 1 a 2 prechádza v okolí juhovýchodného cípu PHO I. a II. stupňa. Podzemné vody v predmetnom území prúdia v smere Z - V až ZSZ - VJV. Navrhované trasovanie cesty teda prechádza z hľadiska generálneho prúdenia podzemných vôd pod vodným zdrojom, čo vylučuje ovplyvnenie kvality vodného zdroja.

Vplyv na pôdu

Prioritným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu, kde dôjde k použitiu poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely.

Tabuľka č. 4 Kvalitatívne vyhodnotenie záberu poľnohospodárskej pôdy

Skupina kvality	Záber poľnohospodárskej pôdy v %					
	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 5A*
1	33,9	55,7	38,0	62,6	42,3	26,8
2	23,5	24,8	20,9	22,4	35,8	34,7
3	19,6	14,8	15,2	9,8	17,5	21,0
4	3,6	4,6	4,1	5,2	3,4	2,6
5	6,1	0	6,8	0	0	4,4
6	13,3	0	15,0	0	0,7	10,4

5A* - variant predstavuje možnosť vedenia variantu 5 v kombinácii s červeným variantom

Všetky varianty prechádzajú dominantne prvými tromi skupinami kvality pôdy, ktoré sú zaradené medzi chránené pôdy. Z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy 1. skupiny kvality

možno ako rovnocenné vyhodnotiť varianty 1, 3 a 5A (v kombinácii s červeným variantom), nakoľko rozhodujúcim je druhý úsek červeného a modrého variantu, kde modrý variant prechádza v prevažnej časti trasy najkvalitnejšou pôdou. Z hľadiska záberu lesnej pôdy dôjde k záberu lesných pozemkov v poradí variantov : 2 (1,760 ha), 4 (1,640 ha), 3 (1,440 ha), 1 (1,340) a 5 (1,160 ha).

Stavebnými zásahmi počas výstavby cestnej komunikácie je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí cesty a v miestach dočasného záberu pôdy.

Vodný režim poľnohospodárskej pôdy je v značnej miere upravený melioráciami a závlahami. Tento systém bude v prvej etape realizácie stavby rekonštruovaný tak, aby sa nenarušila jeho funkčnosť.

Za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd podľa jej kontaminácie počas prevádzky je možné považovať územie do vzdialenosti cca 30 - 50 m od cestnej komunikácie. Kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je vzhľadom k ich fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminácie je priepustnosť pôd a substrátu, ktorá v podstatnej miere súvisí s ohrozením substrátu a podzemných vôd. Lokálne znečistenie pôdy a potenciólna kontaminácia pôdy môže nastať tiež dôsledkom dopravných nehôd, pri ktorých dôjde k úniku pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok a prípravkov.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu

V etape výstavby sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré je z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a stavebná činnosť stavebných mechanizmov zapríčinia zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov.

Tento vplyv je však miestne obmedzený na priestor stavby a časovo obmedzený na dobu výstavby. Pre túto etapu sú navrhnuté organizačné opatrenia.

Cesta I/75 bude mať počas prevádzky charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Zdrojom produkcie emisií do ovzdušia bude automobilová doprava, ktorá je podľa zákona č. 478/2002 Z. z. o ochrane ovzdušia klasifikovaná ako mobilné zdroje znečisťovania ovzdušia. V exhalačnej štúdii vypracovanej pre navrhovanú činnosť sa v záverečnom hodnotení konštatuje :

- a. vypočítané koncentrácie škodlivín CO a NO_x pre časové horizonty r. 2013 a 2023 nepresahujú prípustné limity v žiadnom zo sledovaných bodov trasy,
- b. porovnaním nulového variantu a jednotlivých variantných riešení obchvatu je zrejmé, že realizáciou daného zámeru koncentrácie škodlivín v okolí pôvodnej trasy poklesnú.

Je zrejmé, že v novej trase dôjde k zvýšeniu imisného zaťaženia, avšak nie nad prípustné limity.

Klíma

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

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

Hluková situácia

Počas výstavby navrhovanej činnosti možno očakávať zvýšenú hladinu hluku najmä v miestach použitia ťažkých stavebných mechanizmov a tiež v miestach prepravy stavebných materiálov. Pôsobenie hluku bude obmedzené na dobu trvania výstavby komunikácie.

Negatívne účinky hluku z dopravy na okolie trasy obchvatu boli posúdené v hlukovej štúdii podľa nariadenia vlády SR č.339/2006 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií. Posúdenie hlukových pomerov zo zdrojov hluku cestnej dopravy bolo vykonané pre

výhľadové obdobie rokov 2013, 2018, 2023. Na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku vznikajúceho počas prevádzky cesty boli navrhnuté protihlukové oparenia stavebno-technického charakteru, ktoré sa budú realizovať už v priebehu výstavby, nakoľko prekročenie prípustných hladín hluku je zrejmé už v roku 2013. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od preložky cesty I/75 dostáva na akceptovateľnú úroveň a prevádzka na ceste nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravie dotknutého obyvateľstva.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Priamy vplyv na biotu počas výstavby bude predstavovať fyzická likvidácia niektorých ekosystémov záberom územia pre teleso cesty a ovplyvňovanie funkcií ekosystémov v okolí stavby.

Vplyvy na biotu pri jednotlivých variantoch :

Variant 1

- likvidácia lužných porastov v inundácii Váhu a zásah do nadregionálneho biokoridoru výstavbou mostného objektu,
- územný zásah do miestneho biocentra - Slepé rameno na sútoku Váhu s kanálom Zajarčie,
- územný zásah do okrajovej časti regionálneho biokoridoru kanál Zajarčie,
- bariérový efekt v km 2,0 až koniec úseku,
- v km cca 6,4 prerušenie miestneho biokoridoru Trnovecký kanál.

Variant 2

- likvidácia lužných porastov v inundácii Váhu a zásah do nadregionálneho biokoridoru
- výstavbou mostného objektu,
- územný zásah do miestneho biocentra - Slepé rameno na sútoku Váhu s kanálom Zajarčie,
- územný zásah do okrajovej časti regionálneho biokoridoru kanál Zajarčie,
- v km cca 7,0 až 7,8 územný zásah do miestneho biocentra a koridoru Trnovské rameno
- (mostný objekt).

Variant 3

Vplyvy v tomto variantnom riešení sú prakticky identické s variantom 1. Rozdielna je len lokalizácia premostenia nivy Váhu.

Variant 4

Vplyvy v tomto variantnom riešení sú prakticky identické s variantom 2. Rozdielna je len lokalizácia premostenia nivy Váhu.

Variant 5

- premostenie nivy Váhu je severne od Kráľovej nad Váhom. Toto variantné riešenie územne nezasahuje do navrhovaného chráneného vtáčieho územia Kráľová, je však z hľadiska ostatných variantných riešení najbližšie situované,
- bariérový efekt pri trasovaní variantu poľnohospodárskou krajinou,
- v km 5, 0 prerušenie biokoridoru kanál Zajarčie,
- územný zásah do miestneho biocentra a koridoru Trnovské rameno.

Navrhovanou činnosťou nebudú priamo dotknuté chránené územia. Čiastočne dôjde k narušeniu migračných trás zveri, vytvorí sa bariéra pre živočíšstvo, ktoré bude ovplyvnené aj produkciou hluku a exhalátov. Optimalizáciou priestorového vedenia trasy obchvatu, technickým riešením mostných objektov, oporných múrov, protihlukových clôn bude negatívny vplyv na rastlinstvo a živočíšstvo podstatne zmiernený. Rozsah negatívnych účinkov bude zmiernený aj výrazne zväčšeným rozsahom vegetačných úprav pri telesách cestných komunikácií a revitalizáciou porastov v trasách prechodov cez vodné toky.

Vplyvy na krajinu, scenériu, ochranu, stabilitu

Podstatným vizuálnym zásahom navrhovanej činnosti do krajiny je priestorové vedenie trasy v danom území. Výstavba navrhovanej činnosti zasiahne do scenérie krajiny predovšetkým budovaním mohutných telies mostov a križovatiek. Vlastné architektonické stvárnenie objektov

bude doprevádzané sadovými úpravami svahov, ktoré zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Priemysel

Výstavbou cesty nedochádza k priamemu kontaktu s existujúcimi areálmi priemyselnej výroby a služieb, alebo k záberu ich plochy.

Z hľadiska širších vzťahov možno vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako priaznivý, nakoľko umožňuje rýchlejšie dopravné spojenie. Zlepšením dopravnej infraštruktúry v území dôjde k zatraktívneniu územia a jeho ďalšiemu rozvoju.

Poľnohospodárska výroba

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu sú hodnotené ako významné, nakoľko prevažná časť trasy vo všetkých variantoch cesty je vedená cez poľnohospodársky pôdny fond s vysokým podielom ornej pôdy najvyššej kvality.

Najvýznamnejším priamym vplyvom je zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy.

Nepriamymi vplyvmi prevádzky cestnej komunikácie na poľnohospodársku výrobu je zníženie kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti cesty a narušenie organizácie využitia pôdneho fondu.

Rekreácia a cestovný ruch

Navrhovaná činnosť vo variantoch 1 a 2 (km 1050 -1,400) je vedená stredom dostihovej dráhy a v tesnej blízkosti objektov využívaných pre chov a ustajnenie koní. Varianty 3 a 4 prechádzajú v tesnom kontakte s uvedeným areálom, pričom nie je vylúčený ani čiastočný zásah. V ďalšom trasovaní sa dostávajú do tesného kontaktu s ihriskom, kúpaliskom a zimným štadiónom na pravej strane cesty.

Varianty 1 až 4 prechádzajú cez záhradkárske osady situované medzi Dlouhou nad Váhom a Večou, pričom sú nutné asanácie niekoľkých objektov. Rovnako uvedené varianty svojím trasovaním zasahujú do lokalít prímestskej rekreácie v mieste premostenia rieky Váh.

Variant 5 prechádza v rámci premostenia Váhu v km 1, 8 cca 50 m od záhradkárskej osady v medzihrádzovom priestore pri Váhu.

Technická infraštruktúra

V súvislosti s výstavbou obchvatu cesty bude ovplyvnená infraštruktúra vodného hospodárstva, rozvodov plynu, elektriny a ďalšie siete. Podrobné identifikovanie potrebných zásahov bude vykonané v rámci územného konania a ich riešenie bude premietnuté do dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Trasovanie všetkých variantných riešení stavby neprichádza do kontaktu s kultúrne-historickými pamiatkami.

Vplyvy na archeologické náleziská

V záujmovom území sa nachádzajú viaceré archeologické náleziská. V ďalšej etape prípravy stavby navrhovateľ predloží projektovú dokumentáciu vybraného variantu na posúdenie Pamiatkovému úradu SR, ktorý rozhodne o potrebe vykonať archeologický výskum.

Vplyvy na územný rozvoj dotknutých sídiel

Predložený návrh umiestnenia navrhovanej činnosti je v súlade s vypracovanými rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého regiónu.

Územný plán veľkého územného celku Nitrianskeho kraja (AUREX, s. r. o., Bratislava, 06/1998) uvažuje s rezerváciou koridoru pre vybudovanie obchvatu Šale medzi Kráľovou nad Váhom a Šaľou východným obchvatom Šaľa - Veča a zároveň pre dlhodobý výhľad rezervuje koridor obchvatu Šale preložkou cesty I/75 vedenou severne od obcí Kráľová nad Váhom a Dlhá nad Váhom s pripojením na obchvat miestnej časti Veča i napojenie Trnovca nad Váhom.

Územný plán mesta Šaľa (SAN - HUMA'90, s.r.o. Nitra, 2004) rieši odklon cesty I/75 mimo zastavané územie mesta na severnom okraji, pričom poloha obchvatu cesty v ÚPN je takmer

identická s posudzovaným variantom č. 4. Mesto vo svojom stanovisku k výstavbe obchvatu cesty I/75 za výhľadovo najperspektívnejší a z hľadiska celkovej kvality životného prostredia najmenej kolízny považuje variant č. 5 s alternatívou trasy v severovýchodnom úseku podľa variantov č. 1 a 3.

Kráľová nad Váhom - obec nemá schválenú územnoplánovaciu dokumentáciu. V zadaní je trasa cesty I/75 riešená v polohe variantu 3 , resp. 4.

Dlhá nad Váhom - územnoplánovacia dokumentácia obce bola vypracovaná a schválená v r. 1994, obsahovo sa preložkou cesty I/75 nezaoberá. Obec má spracovaný „Projekt pozemkových úprav“, v ktorom sa uvažuje s obchvatom obce v súbehu s variantom 5.

Trnovec nad Váhom - obec má vypracovaný „Návrh územného plánu obce Trnovec nad Váhom“ , ktorý sa preložkou cesty I/75 nezaoberá.

Nároky na zastavané územie

Navrhnuté trasy jednotlivých variantov navrhovanej činnosti sú vedené tak, aby v maximálnej možnej miere rešpektovali urbanizované prostredie mesta Šaľa a jednotlivých dotknutých obcí.

Predpokladané demolácie objektov :

Variant 1 a 2

Lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 2, 270 - 2, 440 (cca 8 objektov)

Lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 2, 650-2, 770 (cca 9 objektov)

Variant 3 a 4

Lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 0, 520 - 0, 715 (cca 9 objektov)

Lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 1, 495 -1, 665 (cca 8 objektov)

Lokalita záhradkárskej osady dotknutá v úseku km 1, 875 - 1, 995 (cca 9 objektov)

Variant 5

K demolácii objektov nedochádza.

Vplyv na obyvateľstvo

Pohoda a kvalita života obyvateľov bude výrazne narušená najmä počas obdobia výstavby preložky cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých častiach sídiel, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Dĺžka výstavby preložky cesty I/75 závisí od vybraného variantu riešenia. V priemere sa uvažuje s obdobím troch rokov.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Umiestnenie dvorov možno hodnotiť ako vhodné predovšetkým z hľadiska ich vzdialenosti od obytných zón.

V období prevádzky sa negatívne vplyvy na pohodu a kvalitu života viažu na tie časti, ktoré budú v bližšom kontakte s preložkou cesty. Intenzita niektorých vplyvov je zmieriteľná technickými opatreniami, iné budú pretrvávať počas celej prevádzky cesty.

Pozitívny vplyv v sídlach Šaľa, Trnovec nad Váhom a v prípade variantu 5 aj Dlhej nad Váhom sa prejaví odklonom dopravy od obytných zón , čím sa dosiahne odsunutie všetkých negatívnych javov sprevádzajúcich automobilovú dopravu. V oblasti sociálnych a ekonomických dôsledkov a súvislostí prevláda pozitívna stránka výstavby obchvatu cesty, ktorá súvisí s možnosťami rozvoja príslušného územia v dôsledku skvalitnenia dopravy.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

V lokalite realizácie navrhovanej činnosti existuje antropogénna záťaž pochádzajúca z poľnohospodárskeho a priemyselného využívania prírodných zdrojov s ovplyvnením jednotlivých zložiek životného prostredia, ktorá podľa analýzy spracovanej správy o hodnotení (súčasný stav životného prostredia) nepresahuje normy kvality životného prostredia. Z výsledkov posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa neočakávajú významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek

na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste v určenom čase.

Potencionálne nepriaznivé vplyvy môžu byť eliminované preventívnymi ochrannými opatreniami. Z hľadiska možného rizika je za nepriaznivý vplyv považované potencionálne ohrozenie kvality ovzdušia, pôdy, podzemných a povrchových vôd v prípadoch nepredvídaných udalostí (havarijné situácie, únik nebezpečných látok do nezabezpečeného prostredia a pod). Predchádzanie, zabránenie, eliminácia a zneškodnenie možných dôsledkov havárií bude predmetom riešení a opatrení v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ako aj havarijných a prevádzkových plánov.

Vzhľadom na povahu a rozsah činnosti, miesto vykonávania činnosti, únosné zaťaženie a význam očakávaných vplyvov je možné konštatovať, že v navrhovanom území realizáciou činnosti v návaznosti na okolie nedôjde k prekročeniu noriem kvality životného prostredia. Identifikované vplyvy dosahujú úroveň významných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré je možné zmierniť vhodnými technickými alebo organizačnými opatreniami.

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

Výstavba rýchlostnej cesty nezasahuje do chránených území prírody ani ich ochranných pásiem.

Podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa celé územie nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územia SR.

V trase rýchlostnej cesty sa nevyskytuje žiadne chránené vtáčie územie alebo chránené územie NATURA 2000.

VI. Z Á V E R Y

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako i stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „**Cesta I/75 Šaľa - obchvat**“, za predpokladu splnenia podmienok uvedených v **bode VI. 3** záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu **odporúča variant 5 (oranžový) v kombinácii s variantom 1 (červený), navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení**, ktorý bude situovaný na pozemkoch na katastrálnych územiach: Šaľa, Kráľová nad Váhom, Dlhá nad Váhom, Trnovec nad Váhom.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

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

1. Návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy odsúhlasiť s orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.
2. Požiadat' o vydanie rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.
3. Požiadat' Obvodný lesný úrad v Nových Zámkoch o vydanie rozhodnutia pre trvalý resp. dočasný záber z lesného pôdneho fondu podľa § 7 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch.
4. V prípade umiestnenia stavby do 50 m od lesných pozemkov požiadat' o súhlas Obvodný lesný úrad v Nových Zámkoch podľa § 10 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch.
5. V rámci projektovej prípravy vypracovaný projekt sadových úprav predložiť na posúdenie príslušnému orgánu štátnej správy.
6. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie uskutočniť inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín, ktoré bude potrebné odstrániť a vo výške vyčíslenej spoločenskej hodnoty uskutočniť náhradnú výsadbu vhodných drevín na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody.
7. Projektovú dokumentáciu stavby predložiť príslušnému orgánu štátnej vodnej správy na vyjadrenie podľa § 28 zákona o vodách a k súhlasu podľa § 27 zákona o vodách, pretože ide o činnosť, ktorá môže ovplyvniť stav povrchových a podzemných vôd.
8. Aktualizovať hlukovú štúdiu pre vybraný variant na základe podrobnejších podkladov.
9. Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnuť protihlukové opatrenia..
10. Minimalizovať zásahy do brehových porastov a vodných tokov.
11. Konštrukciu mosta cez Váh navrhnuť tak, aby umožňovala hniezdenie belorítok domových. Návrh konzultovať so zástupcami ochrany prírody príslušného obvodného úradu životného prostredia. Neumiestňovať stĺpy mostu do toku rieky.
12. Výrub drevín realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
13. Pri realizácii preložiek VN vykonať opatrenia proti úhynu vtákov na podperných stĺpoch.
14. Konštrukcie mostných objektov navrhnuť so zabezpečením priechodnosti pre migrujúcu zver.
15. Stavebné dvory umiestňovať vo vzdialenosti minimálne 500 m od sídiel so zohľadnením dopravného napojenia.
16. Stavebné dvory a depónie zeminy umiestňovať na pôdy s menšou kvalitou.
17. Stavebné dvory zriaďovať na spevnených plochách so zabezpečením skladov a mechanizmov proti úniku nebezpečných látok.
18. Pre obdobie výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti zostaviť plán preventívnych

opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do životného prostredia podľa so zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z. z.

19. Dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd, prípadne minimalizovať dočasné zábery pôd.
20. Vypracovať bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy podľa vyhlášky MP SR č. 508/2004 Z. z.
21. Humusový horizont z plôch trvalého záberu použiť na vylepšenie kvality menej kvalitných pôd.
22. Pri stavebných prácach minimalizovať vhodnými technickými a organizačnými opatreniami prašnosť a sekundárnu prašnosť z dopravy.
23. Všetky opatrenia realizované k obmedzeniu prašnosti zaradiť do prevádzkových predpisov a oboznámiť pracovníkov s týmito opatreniami.
24. V priebehu výstavby ako aj počas prevádzkovania cesty chrániť okolitú poľnohospodársku pôdu pred poškodením a znehodnotením, hlavne zamedziť kontaminácii pôdy a horninového prostredia nebezpečnými látkami.
25. Zabezpečiť prechod na pozemky pre poľnohospodársku techniku.
26. V blízkosti obytných zón vylúčiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.
27. Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe vrátane zberu tuhých nečistôt.
28. Stavebné odpady z demolácií a rekonštrukcií vozoviek vhodne materiálovo zhodnotiť počas stavebných prác.
29. Viest', povinne z titulu pôvodcu odpadu, evidenciu o všetkých vznikajúcich odpadoch, podávať hlásenia o nakladaní s odpadom.
30. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie popísať podrobnejšie spôsob nakladania s nebezpečnými odpadmi. Uviesť bilančné toky, jednotlivé činnosti a miesta, kde budú tieto odpady vznikať, ako a kde sa s nimi bude do času ich zhodnotenia a zneškodnenia nakladať.
31. Doplniť zmluvné zabezpečenie s oprávnenou organizáciou, ktorá odpad prevezme už počas výstavby. Uzavrieť zmluvy o odbere produkovaných odpadov počas prevádzky s oprávnenými organizáciami.
32. Zosúladiť navrhovanú činnosť s VZN mesta Šaľa a dotknutými obcami o nakladaní s komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi. Prispôbiť sa v meste a v obciach prebiehajúceho zberu a spôsobu nakladania s komunálnym odpadom.
33. Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.
34. Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdnych častíc a agrochemikálií do povrchových vôd.
35. Maximálne využívať vyťaženú zeminu pri stavbe nových objektov. V prípade, že vyťažená zemina nebude pre ďalšie stavebné účely vhodná, upraví sa špeciálnymi technickými postupmi tak, aby sa v čo najväčšej miere dala využiť. Nevyužitelnú časť zeminy odviezť na určené skládky.

36. Pri zabezpečovaní materiálov z iných zdrojov maximálne využívať existujúce ložiská surovín a nové otvárať, len ak je to nevyhnutné.
37. Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného projektu rekultivácie.
38. Zabezpečiť realizáciu technických opatrení na ochranu voľne žijúcej zveri (napr. vybudovaním oplotenia pozdĺž stavby a podchodov pod stavbou na katastrálnom území Kráľová nad Váhom.
39. Doriešiť majetkovo-právne vzťahy s vlastníkmi poľovných revírov v Kráľovej nad Váhom a za technické diela, vykonať primeranú náhradu.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 23 zákona

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe výsledkov procesu posudzovania, informácií uvedených v správe o hodnotení, stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, výsledku verejného prerokovania s občanmi dotknutého územia, príslušných právnych predpisov a noriem odborných podkladov (zámer, správa o hodnotení, technickej štúdie „Cesta I/75 Šaľa - obchvat,, návrh monitoringu a ďalšie) vypracovaného odborného posudku a doplňujúcich informácií poskytnutých navrhovateľom.

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie nového koridoru cesty I/75 obchvatom mesta Šaľa čím sa dosiahne zlepšenie dopravno-bezpečnostných pomerov a zvýšenie kvality životného prostredia v meste a okolitých obciach. Najvýznamnejším pozitívnym vplyvom výstavby cesty je zmiernenie dopadov automobilovej dopravy na obyvateľstvo jej odklonom mimo sídiel obcí a zvýšenie dopravnej priepustnosti. Z hľadiska účelu navrhovanej činnosti a jej celospoločenského významu možno konštatovať, že pozitívny prínos navrhovanej činnosti podstatne prevýši prípadné negatívne vplyvy.

Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na svoje umiestnenie a charakter navrhovanej činnosti nebude produkovať emisie alebo iné vplyvy, ktoré by prispievali k diaľkovému znečisteniu alebo cezhraničnému negatívne vplyvu na zložky životného prostredia susedných štátov.

Odporúčenie realizácie navrhovanej činnosti v odporúčanom variante 5 (oranžový) v kombinácii s variantom 1 (červený) možno odôvodniť nasledovnými skutočnosťami:

- umiestnenie cesty I/75 je v súlade so schváleným Územným plánom mesta Šaľa zo dňa 7. 3. 2005 pod č. B/20/2005,
- v celej trase je variant vedený mimo zastavaných území, v dostatočnej vzdialenosti od sídiel, neovplyvňuje obyvateľstvo hlukom a emisiami,
- nevytvára bariéru medzi sídelnými útvarmi Šaľa - Kráľová nad Váhom a Šaľa - Veča - Dlhá nad Váhom,
- nezasahuje územne do areálov rekreácie a športu,
- neovplyvňuje negatívne územný rozvoj sídiel,
- odkláňa tranzitnú dopravu z cesty I/75 z okraja obce Kráľová nad Váhom,
- odkláňa tranzitnú dopravu z cesty II/573 z obce Dlhá nad Váhom,
- vylúčením kontaktu s dvoma rodinnými domami v Trnovci nad Váhom,
- redukuje vplyv na biotu v lokalite Trnovského ramena,
- celkové technické riešenie a projektované parametre sú navrhnuté s vedomím minimalizácie vplyvu na životné prostredie, pričom sú zohľadnené všetky platné legislatívne predpisy,

- realizáciou činnosti nedôjde k prekročeniu noriem kvality životného prostredia.

Záverečné stanovisko možno odôvodniť najmä tým, že prípadné riziká a negatívne dopady na životné prostredie navrhovanej činnosti sú v rovnováhe s pozitívnymi stránkami realizácie a tým, že väčšina stanovísk k hodnotenej činnosti boli kladné, prípadne s konkrétnymi pripomienkami, ktoré boli posúdené. Negatívne stanovisko k variantu 5 navrhovanej činnosti predložili dva subjekty Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ a Poľovnícke združenie „Priehrada“. Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ nemá v procese posudzovania navrhovanej činnosti charakter občianskej iniciatívy podľa § 25 zákona. Nesúhlas s výberom variantu 5 preložky cesty I/75 Združenie vlastníkov poľovných pozemkov „Priehrada“ zdôvodňuje veľkým počtom realizovaných technických diel v katastrálnom území obce Kráľová nad Váhom a neriešením majetkovo-právnych vzťahov pod jednotlivými technickými dielami. Uvedené pripomienky, nie sú odôvodnené a nesmerujú k obsahu správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

Poľovnícke združenie „Priehrada“ v stanovisku k správe o hodnotení vyslovuje negatívne stanovisko k variantu č. 5 z dôvodov, že technické dielo, ako prekážka, by bránilo obvyklému poľovnému využitiu daného územia a používaniu poľovných zbraní na tomto území.

Opodstatnené písomné pripomienky zainteresovaných subjektov, sú zohľadnené v odporúčaných podmienkach na vyjadrenie súhlasu s navrhovanou činnosťou (časť VI.3 záverečného stanoviska). Navrhovaná činnosť má za cieľ zlepšiť kvalitu životného prostredia a dopravnú situáciu v meste Šaľa a v okolitých obciach, zvýšiť rýchlosť a plynulosť automobilovej dopravy, zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a skrátiť prejazd vozidiel na ceste I/75.

Vyhodnotenie variantov podľa vybraných kritérií

Ekonomická efektívnosť

Ekonomická efektívnosť bola vyhodnotená samostatnou štúdiou ako súčasť technickej štúdie (Alfa 04, 01/2006). Základnými porovnávacími kritériami je vnútorné výnosové percento (IRR), hodnota indexu rentability nákladov a stupeň socioeconomickej návratnosti.

Z hľadiska poradia variantov sa varianty 1 a 3 ukazujú ako najvýhodnejšie. Najmenej výhodné sú varianty 4 a 5.

Dopravné vzťahy

V kritériu boli zohľadnené : spôsob dopravnej obsluhy územia a podiel odvedenia dopravy

z intravilánu. Najpriaznivejšie riešenie pre zámer je variant 4 a 2, potom 3 a 1 a nakoniec variant 5.

Vplyvy výstavby

Z hľadiska vplyvov výstavby ako najpriaznivejší bol vyhodnotený variant 5, ktorého výstavba bude realizovaná mimo sídiel, bez významnejšieho zaťaženia miestnych komunikácií a v prijateľnej vzdialenosti od obytných zón z hľadiska negatívnych vplyvov hluku a prašnosti. Druhým najpriaznivejším variantom je variant 1. Najmenej priaznivý bol vyhodnotený variant č. 4.

Vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky cesty

Miera vplyvu na obyvateľstvo bola vyjadrená počtom obyvateľov žijúcich vo vzdialenosti do 100 m od jednotlivých variantov cesty, ktorú možno považovať za zónu najintenzívnejších negatívnych vplyvov a kde sa koncentrujú všetky uvedené aspekty.

Variant 5 bol vyhodnotený z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo ako najpriaznivejší s výrazným odstupom od variant 1 a 2. Varianty 1 a 2 boli hodnotené oproti variantom 3 a 4 ako výrazne vhodnejšie.

Vplyvy na rozvojové zámery obcí

Ako najpriaznivejšie riešenie v tomto kritériu bol vyhodnotený variant 5 v pokračovaní

červeného variantu, nakoľko vedie v dostatočnej vzdialenosti od obcí a nebráni ich územnému rozvoju. Nevýhodou variantov 1 až 4 je, že po ich realizácii vznikne bariéra medzi sídlami Kráľová nad Váhom a Šaľa na pravej strane Váhu a Dlhá nad Váhom a miestnou časťou Veča na ľavej strane Váhu, pričom uvedené sídelné útvary na seba prirodzene naväzujú. Ďalšou nevýhodou variantov 1 a 2 je, že obmedzujú územný rozvoj Kráľovej nad Váhom smerom k Šali.

Vplyvy na rekreáciu a šport

Najnepriaznivejší vplyv navrhovanej činnosti na rekreačné aktivity predstavuje trasovanie variantov 1 a 2 cez jazdecký areál pri SOUP, čo predstavuje významný negatívny zásah do činnosti odborného učilišťa. Významný vplyv na rekreačné využitie územia majú aj varianty 3 a 4, ktoré sú trasované v bezprostrednej blízkosti športových a rekreačných areálov na západnom okraji Šale (športové ihrisko, plaváreň jazdecký areál, zimný štadión) a pred premostením Váhu prechádzajú záhradkárskou osadou. Uvoľnenie územia pre teleso cesty si v daných variantoch vyžiada asanáciu 9 stavebných objektov. Po prechode variantov 1, 2, 3 a 4 na ľavú stranu Váhu dochádza ku kontaktu navrhovaných koridorov so záhradkárskymi osadami, čo by pre potreby umiestnenia cestného telesa v daných variantoch znamenalo asanáciu 17 stavebných objektov.

Z hľadiska vplyvu na rekreačné využitie územia je najšetrnejším riešením variant 5, ktorý nezasahuje do rekreačných priestorov, čiastočne však ovplyvní rekreačné využívanie územia v lokalite premostenia rieky Váh.

Trvalý záber pôdy

Z hľadiska účelového vyhodnotenia jednotlivých variantných riešení na trvalý záber pôd najpriaznivejšie sú hodnotené varianty 3 a 4. Najväčší trvalý záber predstavuje variant 5 s najväčšou dĺžkou trasy.

Tabuľka č.3 Zábery poľnohospodárskej pôdy

Ukazovateľ	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Trvalý záber PPF (ha)	30,300	30,520	27,030	27,660	40,090
Dočasný záber (ha)	10,770	9,280	9,310	7,830	8,680
Záber plochy viníc (ha)	1,690	1,270	1,690	1,270	1,270
Podiel pôdy v 1.-3. stupni kvality (1%)	77,0	95,3	74,1	94,8	95,6

Lesnatosť v okrese Šaľa dosahuje 3,86 % celého územia. Zaujímavé plochy lesného hospodárstva v hodnotenom území sú zastúpené lesnými porastami pri rieke Váh. Z hľadiska záberu lesnej pôdy je poradie variantov : 2 (1,760 ha), 4 (1,640 ha), 3 (1,440 ha), 1 (1,340) a 5 (1,160 ha).

Ovplyvnenie vôd

Variantné riešenie obchvatu cesty I/75 vo variantoch 1 a 2 vedie v tesnej blízkosti ochranného pásma I a II. stupňa vodárenského zdroja, ktorý v minulosti zásoboval mesto Šaľa. Potencionálne ovplyvnenie kvality podzemných vôd vplyvom cestnej komunikácie sa neočakáva vzhľadom na generálne prúdenie podzemných vôd. Poradie variantov z hľadiska vzdialenosti od ochranného pásma vodného zdroja je 3, 4 a 5, 1 a 2.

Ovplyvnenie bioty

Z hľadiska vplyvov na biotu je najpriaznivejším variant 5 v kombinácii s červeným variantom. Varianty 1 až 4 mimo negatívneho vplyvu na nadregionálny biokoridor - rieka Váh svojím trasovaním zasahujú aj do lokálneho biocentra Slepé rameno pri Zajarčí. V druhom úseku je priaznivejší červený variant (varianty 1 a 3), nakoľko nekrižuje lokálne biocentrum Trnovské rameno, ktoré nadväzuje na prírodnú pamiatku Trnovské rameno.

Koncepčné riešenie v prípade variantu 5 sa podstatne odlišuje od ostatných variantov a to i vzhľadom na skutočnosť, že okrem obchvatu Šale a Trnovca nad Váhom, variant 5 rieši aj obchvat Kráľovej nad Váhom a Dlhej nad Váhom, pričom v Dlhej nad Váhom rieši aj odvedenie

tranzitnej dopravy zo zastavanej časti obce z cesty II/573.

Výhody riešenia variantu 5

- v celej trase je vedený mimo zastavaných území, v dostatočnej vzdialenosti od sídiel, neovplyvňuje obyvateľstvo hlukom a emisiami,
- nevytvára bariéru medzi sídelnými útvarmi Šaľa - Kráľová nad Váhom a Šaľa - Veča - Dlhá nad Váhom,
- nezasahuje územne do areálov rekreácie a športu,
- neovplyvňuje negatívne územný rozvoj sídiel,
- odkláňa tranzitnú dopravu z cesty I/75 z okraja obce Kráľová nad Váhom,
- odkláňa tranzitnú dopravu z cesty II/573 z obce Dlhá nad Váhom,

Nevýhody riešenia variantu 5

- vyššie celkové náklady, ktoré sa odvíjajú od jeho väčšej dĺžky,
- väčší trvalý záber poľnohospodárskej pôdy,
- jeho realizáciou sa nevybuduje ďalší most v meste Šaľa,
- zvýšenie intenzity dopravy na „privádzaci“ do Šale-Veče na Dolnoveskej ulici.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Z výsledkov hodnotenia vyplynulo, že je potrebné vypracovať návrh monitoringu. Vo vzťahu k charakteru a rozsahu navrhovanej činnosti je potrebné vypracovať samostatný projekt monitorovania jednotlivých zložiek životného prostredia, ktorého predmetom bude systematické sledovanie vplyvu výstavby a prevádzky posudzovanej činnosti na životné prostredie, overenie funkčnosti navrhnutých opatrení na zmiernenie alebo elimináciu nepriaznivých javov :

- Monitoring hluku v etape pred výstavbou, v etape výstavby a počas prevádzkovania cestnej komunikácie. Monitoring realizovať na dvoch meracích stanovištiach na západnom a severnom okraji Šale. Monitoring počas prevádzkovania cestnej komunikácie vykonávať 2 x ročne v priebehu prvých dvoch rokov prevádzky a následne podľa výsledkov hodnotiacej správy (v súlade s požiadavkami orgánov štátnej správy).
- Monitorovanie kvality podzemných vôd realizovať prostredníctvom minimálne dvoch pozorovacích objektov (hydrogeologické vrty) s umiestnením na západnom okraji Šale zo strany navrhovanej komunikácie. 6 x ročne sledovať kvalitu podzemnej vody v pozorovacích objektoch a vodárenskom zdroji pre skupinu znakov fyzikálne a chemické ukazovatele (v súlade s požiadavkami orgánov štátnej správy).
- Monitorovanie rizikových látok v poľnohospodárskej pôde realizovať v bližšom i vzdialenejšom okolí 1 x za 2 roky (podľa požiadaviek orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy).

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

Rozsah a lehotu sledovania podľa §39 ods. 2 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na záverečné stanovisko MŽP SR.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Milan Luciak

v spolupráci s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva
so sídlom v Nitre

2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania
vplyvov na životné prostredie
Ministerstvo životného prostredia SR

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 27. 7. 2007