

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 3

STANOVISKO

(číslo: 9634/2011/3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa § 17 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
(ďalej len „MDVRR SR“)

2. Identifikačné číslo

30416094

3. Adresa sídla

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Mgr. Michal Halabica, generálny riaditeľ sekcie Cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
Tel. číslo: +421 2 5949 4645
E-mail: michal.halabica@mindop.sk

JUDr. Zuzana Koláriková, riaditeľka odboru pozemných komunikácií
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
Tel. číslo: +421 2 5949 4449
E-mail: zuzana.kolarikova@mindop.sk

RNDr. Ľuboslava Garajová, štátny radca
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
Tel. číslo: +421 2 5949 4408
E-mail: luboslava.garajova@mindop.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE S CELOŠTÁTNYM DOSAHOM

1. Názov

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 3

2. Charakter

Základným strategickým dokumentom pre budovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku je „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ schválený uznesením vlády SR č. 162/2001 zo dňa 21. 2. 2001 a aktualizovaný uzneseniami vlády SR č. 523/2003 a č. 882/2008. Diaľnica D4 je súčasťou tohto projektu a v súvislosti so záujmom vlády SR o jej dobudovanie bol vypracovaný Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v novembri 2011 "Doplnok č. 3" k strategickému dokumentu, ktorý podlieha strategickému environmentálnemu hodnoteniu. Z tohto dôvodu má posudzovaný materiál charakter doplnenia strategického dokumentu.

3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom a predmetom strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 3“ (ďalej len „Doplnok č. 3 strategického dokumentu“) je dokompletizovať vedenie trasy diaľnice D4 od križovatky Jarovce (križovatka s D2) po štátnu hranicu SR/RR v trase nultého okruhu a tým dokompletizovať celkovú predpokladanú dĺžku siete diaľnic v Slovenskej republike.

Trasa Doplnku č. 3 strategického dokumentu je navrhnutá tak, aby sa realizáciou diaľnice D4 naplnili tieto základné ciele:

- medzinárodné dopravné prepojenie Slovenska a Rakúska s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku (s mestami Viedeň, Budapešť a Praha) prostredníctvom pripojenia D4 na diaľnicu A6 Viedeň – Budapešť a na plánovanú rýchlostnú cestu S8 Viedeň - št. hranica RR/SR;
- dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov diaľnice D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti hl. mesta SR Bratislavy;
- odklonenie tranzitnej dopravy v smere Rakúsko, Maďarsko, Česká republika a Košice a časti zdrojovej a cieľovej dopravy mimo územie hl. mesta SR Bratislavy;
- riešenie neúnosných dopravných problémov v meste Bratislava i priľahlej časti Bratislavského kraja.

4. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom.

Vláda SR a EK

5. Druh prijatia, rozhodnutia

Schválenie strategického dokumentu vládou SR

6. Stručný opis obsahu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom

V „Novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ je v súčasnosti po zapracovaní Doplnku č. 1 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom (predĺženie rýchlostnej cesty R1) definovaná nasledovná sieť nadradenej cestnej infraštruktúry – diaľničnej siete a rýchlostných ciest:

Diaľnice

D1 - Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín - Žilina – Prešov – Košice – Záhor štátna hranica SR/Ukrajina, dĺžka ťahu je 517 km

D2 - štátna hranica ČR/SR Kúty- Malacky – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR / MR, dĺžka ťahu je 80 km

D3 - Žilina (križovatka s D1) – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR, dĺžka ťahu je 59 km

D4 - štátna hranica Rakúsko/SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhľade v trase nultého okruhu Bratislavy), dĺžka ťahu 3 km.

Celková plánovaná dĺžka diaľničnej siete podľa „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ je v súčasnosti 659 km.

Rýchlostné cesty

R1 - Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1), dĺžka ťahu je 216 km

R2 - štátna hranica ČR/SR Drietoma – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice, dĺžka ťahu je 349 km

- R3 - štátna hranica MR/SR Šahy – Krupina – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená – štátna hranica SR/PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen – Banská Bystrica – Uľanka – Turčianske Teplice), dĺžka ťahu je 234 km
- R4 - štátna hranica MR/SR - Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1– Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – štátna hranica SR/PR, dĺžka ťahu je 108 km
- R5 - štátna hranica ČR/SR Svrčinovec – diaľnica D3, dĺžka ťahu je 3 km
- R6 - štátna hranica ČR/SR Lysá pod Makytou - Púchov, dĺžka ťahu je 19 km
- R7 - Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec, dĺžka ťahu je 234 km

Celková plánovaná dĺžka rýchlostných ciest podľa „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ je 1 163 km.

V roku 2010 bolo vykonané strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie (SEA) *Doplnku č. 2 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom*, ktorého predmetom bolo doplnenie rýchlostnej cesty R8 do siete rýchlostných ciest. Doplnok č. 2 strategického dokumentu zatiaľ nebol predložený na schválenie vláde SR.

Na základe *Doplnku č. 3 strategického dokumentu* a jeho strategického environmentálneho posúdenia podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“) a po jeho schválení vládou SR by sa mala celková dĺžka diaľničnej siete v Slovenskej republike zvýšiť na - 705 km.

Diaľnica D4 by mala byť trasovaná nasledovne:

- štátna hranica RR/SR - Jarovce (križovatka s D2) – Ivanka pri Dunaji (križovatka s D1) – Záhorská Bystrica – Stupava juh (križovatka s D2) – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR, dĺžka ťahu bude 49 km.

7. Zdôvodnenie Doplnku č. 3 strategického dokumentu

Zdôvodnenie potreby novej cestnej komunikácie je nutné vidieť z niekoľkých aspektov. Hlavné sú:

- A. Preukázanie potreby vybudovania komunikácie diaľničného typu v konkrétnom území širšieho Bratislavského regiónu na báze dopravno-inžinierskych podkladov
- B. Preukázanie významu komunikácie diaľničného typu vo väzbe na medzinárodné dopravné vzťahy
- C. Preukázanie zapracovania diaľnice D4 do dopravno-plánovacej a územnoplánovacej dokumentácie na celoštátnej a regionálnej úrovni

A. Preukázanie potreby vybudovania komunikácie diaľničného typu

Preukázanie potreby vybudovania komunikácie diaľničného typu predstavovalo jeden z hlavných cieľov správy o hodnotení.

Vybudovanie diaľnice D4 je odozvou na súčasnú zlú dopravnú situáciu v Bratislave a okolí.

Cestná sieť na území hl. mesta SR Bratislavy a v celom Bratislavskom kraji je v súčasnosti charakterizovaná vysokým nárastom dopravného zaťaženia automobilovou dopravou, nielen vnútromestskou, ale hlavne cieľovou a zdrojovou, sčasti aj tranzitnou. Mnoho úsekov základného komunikačného systému Bratislavy má už v súčasnosti vysoko prekročenú kapacitu. Podľa *"Štúdie realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4 Bratislava Jarovce - Ivanka sever - Stupava juh - št. hr. SR/RR"*, ktorá bola spracovaná v septembri 2009 Dopravoprojektom, a.s., ale aj ďalších zdrojov, väčšina úsekov diaľnice D1 od vstupu do mesta

po vstup do Petržalky nebude kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu už v roku 2015 a ďalšie úseky od roku 2018. Most Lafranconi bude preťažený tiež už v roku 2015. Limitujúcim úsekom je Prístavný most so zaťažením nad 110 000 voz./24 hod.

Významný je aj dopad nárastu cestnej dopravy na existujúcu cestnú sieť. Jej nedostatočnosť sa prejavuje kapacitnými problémami na ceste I/63 vstupujúcej do Bratislavy od Šamorína, na ceste II/572 v smere od Mostu pri Bratislave, na ceste I/61 v smere od Senca, na diaľnici D1 v smere od Trnavy, na ceste II/502 od Modry. Uvedené cesty I. a II. triedy sú v dopravných špičkách denne preťažované a trvanie dopravnej špičky sa v rámci dňa predlžuje. Najvýraznejšie sa problémy prejavujú na ceste I/61 a ceste I/63, ktorá vedie cez obce Dunajská Lužná a Rovinka. Na posledne menovanej komunikácii možno očakávať v dohľadnej dobe dopravný kolaps. Cesta I/61 bude kapacitne vyhovovať do roku 2017.

Rýchly rozvoj zaznamenáva aj západná časť Bratislavy až po mesto Stupava vzhľadom k rozsiahlej plánovanej urbanizácii tohto územia.

Dôležitý je aj fakt, že pre nedostatočnú kapacitu komunikačnej siete Bratislavy je diaľničná sieť využívaná aj pre zdrojovú a cieľovú dopravu z východného okraja Bratislavy na západný a opačne. Tu je potrebné uviesť, že aj vo väzbe na celé Slovensko a blízke zahraničie predstavuje Bratislava silný zdroj a cieľ. V nadväznosti na to nevystupuje tranzitná doprava cez Bratislavu tak markantne do popredia. Napriek tomu sa pri tranzite nejedná o zanedbateľné hodnoty. V štúdiu realizovateľnosti sú uvedené nasledovné hodnoty.

"Podľa dostupných výsledkov prieskumov boli na vstupoch do hl. mesta SR Bratislavy špecifikované tieto podiely tranzitnej dopravy: D1 od Trnavy (28 %), D2 od Malaciek (12 %), D2 od Čunova (28 %), D4 od Kittsee (48 %), I/61 od Trnavy (13 %), I/2 od Stupavy (13 %), I/61 od Bergu (41 %), I/63 od Dunajskej Stredy (15 %), II/502 od Pezinku (17 %), II/572 od Miloslavova (15 %). Významný podiel má aj cezhraničná tranzitná doprava." Uvedené údaje boli získané na základe smerového prieskumu (sčítania) dopravy na vybraných križovatkách Bratislavy v roku 2002, vykonaného Dopravoprojektom, a.s.

Z uvedených relatívnych čísiel sa dá len veľmi ťažko urobiť predstava o absolútnych intenzitách dopravy cielenej mimo Bratislavu. A tiež o jej smerovaní. Určite sa však nejedná o zanedbateľné čísla. V citovanej štúdiu je uvedená ešte jedna hodnota, ktorá charakterizuje tranzit cez mesto Bratislavu. Podľa necitovaného zdroja by sa malo jednať o 2,3 % z celkovej dopravy v meste. Uvedená relatívna hodnota nie je kvantifikovateľná, vyjadruje podiel vozidiel z vnútromestskej dopravy, ktorý má potenciál tranzitnej dopravy. V závislosti od toho, čo sa pod celkovou dopravou myslí, to môže byť aj vysoké aj nízke číslo. Faktom však ostáva, že pre modelovanie dopravy zatiaľ sú a budú aj v blízkej budúcnosti rozhodujúcimi podkladmi údaje zo sčítania dopravy.

Prezentácia výsledkov štúdie realizovateľnosti (Dopravoprojekt, 2009)

V štúdiu sú porovnané dva varianty diaľnice D4, ktoré sú vedené v rôznych koridoroch, sú dopravne rozdielne, obsluhujú rôzne územia a napájajú rôzne aktivity v území. Sú totožné s variantmi č. 1 a 2, posudzovanými v správe o hodnotení.

Jedná sa o varianty:

A. VARIANT V KORIDORE „NULTÉHO DOPRAVNÉHO OKRUHU“

(v správe variant č. 1)

V trase Bratislava Jarovce – Rusovce – Ketelec – Rovinka – Most pri Bratislave – Ivanka, západ – Ivanka, sever – Čierna Voda – Rača – Záhorská Bystrica – Stupava, juh – Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR.

B. VARIANT V KORIDORE „SENEC-PEZINOK-LOZORNO“

(v správe variant č. 2)

V trase Bratislava Jarovce – Rusovce – Ketelec – Rovinka – Most pri Bratislave – Ivanka, západ – Ivanka, sever (D1) – Triblavina (D1) – Chorvátsky Grob (D1) – Pezinok – Lozorno (D2) – Stupava, juh (D2) – Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR (podrobný popis variantu je v prílohe 6. Technická štúdia, časť c).

Dopravná prognóza bola spracovaná pre 2 stavy dopravného zaťaženia:

- Stav bez vybudovania diaľnice D4 - doprava bude realizovaná na existujúcej cestnej sieti – nulový stav.
- Stav s vybudovaním diaľnice D4 a rozvojom aktivít v území.

Štúdia uvádza, že prínosom dopravného prepojenia diaľničnej siete prostredníctvom diaľnice D4 bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2), čiastočné odľahčenie cestnej siete spádového okolia Bratislavy, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia.

Pri výpočte dopravnej prognózy bola použitá metóda kombinácie predpokladaného rozvoja dotknutého územia, vplyvu širších dopravných vzťahov a regionálnych koeficientov rastu intenzity dopravy.

Základným východiskom pre výpočet dopravnej prognózy bola analýza doteraz spracovaných dokumentácií a prieskumov, doplnená o údaje zo sčítania dopravy v roku 2005.

Pre výpočet dopravnej prognózy bola komunikačná sieť pre nulový stav zaťažovaná bez uvažovania s navrhovanou investíciou diaľnice D4, ale s uvážením plánovaných investícií, ktoré budú do výhľadového roku 2015 v realizácii. V stave s realizáciou diaľnice D4 bola komunikačná sieť zaťažovaná už s plánovanou investíciou diaľnice D4 v úseku Bratislava Jarovce – Ivanka, sever ako aj s úsekom diaľnice D4 križovatka Stupava, juh (diaľnica D2), ktorý mal byť v čase spracovania štúdie vybudovaný v roku 2015 od križ. s cestou I/2 po križ. s cestou II/505 v polovičnom profile. V roku 2020 už bola komunikačná sieť zaťažovaná pre celú navrhovanú trasu diaľnice D4 v koridore „Nultého okruhu“.

Pri dopravnej prognóze pre variant Senec – Pezinok – Lozorno (ďalej len variant SPL) sa predpokladalo, že daný navrhovaný variant bude najviac využívaný dopravou smerujúcou od diaľnice D1 zo smeru Senec smerom na diaľnicu D2 smer na Lozorno a späť.

Predpoklady výpočtu

Dopravná prognóza bola spracovaná pre časové horizonty rokov 2015, 2020, 2030 a 2040. Pri výpočte bolo uvažované so súčasným systémom spoplatnenia užívateľov vybranej cestnej siete (spoplatnenie diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy pre vozidlá nad 3,5 t).

Pri dopravnej prognóze sa vychádzalo z:

- geografických a urbanistických daností územia,
- predpokladaného demografického vývoja dotknutého územia,
- predpokladaného rozvoja aktivít a funkcií územia,
- predpokladaného rozvoja komunikačnej siete širšieho územia,
- predpokladaného vplyvu širších dopravných vzťahov.

Dopravná prognóza zohľadňuje predpokladané rozvojové scenáre a plány súvisiace s plánovanými investičnými aktivitami v území, ktoré boli známe. V dopravnej prognóze sa uvažovalo aj s uvedením do prevádzky nasledujúcich komunikácií:

D2 križovatka Stupava, juh – rok 2010

D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie diaľnice na 6-pruh – rok 2011 (rok 2015 aj s kolektormi)

D4 Ivanka, sever – Stupava – Devínska Nová Ves – rok 2018

D4 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR – rok 2018

R7 Bratislava – Dunajská Lužná – rok 2015

R7 Dunajská Lužná – Holice – Dunajská Streda – rok 2017

Všetky uvedené údaje boli použité pri spracovaní dopravnej prognózy dotknutého územia a slúžili na modelovanie vývoja a prerozdelenie dopravy na jednotlivé komunikácie so zámerom stanoviť čo najreálnejšie zaťaženie v území.

Výsledky štúdie sú doložené v nasledujúcej tabuľke. Jedná sa o porovnanie dopravných intenzít k roku 2040 pri nulovom stave a stave po vybudovaní diaľnice D4 na úsekoch diaľnice D1, D2,

D4 a ciest I. a II. triedy. Absolútne čísla sú prebraté z výsledných tabuliek štúdie a relatívne čísla sú prepočítané ako percento zníženia/zvýšenia intenzity dopravy voči nulovému stavu bez výstavby diaľnice D4. Údaje o nulovom stave v prípade samotnej diaľnice D4 je potrebné chápať ako nulový stav s výstavbou diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivanka k roku 2015 a stípec "Stav s D4" ako stav po vybudovaní celého okruhu diaľnice D4. Zjednodušene povedané, rozdiel medzi týmito údajmi predstavuje efekt vybudovania tunela Karpaty, ktorý sa prejaví na diaľnici D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever.

Úseky diaľnic D1 a D2	Nulový stav	Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4		Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4 (SPL)	
		voz/24 h	%	voz/24 h	%
D2 (D4) Lozorno - Stupava juh	48 453	3 315	6,8	10 341	21,4
D2 Stupava juh - Lamač	52 490	- 3 351	- 6,4	- 1 644	- 3,1
D2 Lamač - Polianky	81 129	- 15 039	- 18,5	- 13 039	- 16,1
D2 Tunel Sitiny	71 037	- 13 317	- 18,7	- 11 317	- 15,9
D2 Most Lafranconi	115 779	- 28 928	- 25,0	- 27 428	- 23,7
D2 Kapitúlske pole - Jarovce	25 933	7 256	28,0	7 759	29,9
D2 Jarovce - št. hr. SR/MR	14 121	0	0	0	0
D1 Incheba - Ovsíšte	79 938	- 26 557	- 33,0	- 25 057	- 31,3
D1 Prístavný most	177 135	- 59 716	- 33,7	- 55 019	- 31,1
D1 Prievoz - Ružinov	144 545	- 63 344	- 43,8	- 59 040	- 40,8
D1 Ružinov - Trnávka	125 754	- 53 145	- 42,3	- 48 861	- 38,9
D1 Trnávka - Letisko	109 852	- 55 060	- 50,1	- 50 786	- 46,2
D1 Letisko - Zlaté Piesky	115 727	- 43 689	- 37,7	- 38 574	- 33,3
D1 Zlaté Piesky - Vajnory	94 126	- 48 991	- 52,0	- 42 880	- 45,6
D1 Vajnory - Ivanka sever	135 392	- 37 230	- 27,5	- 22 211	- 16,4
D1 (D4) Ivanka sever - Triblavina	135 392	3 121	2,3	- 3 805	- 2,8
D1 (D4) Triblavina - Chorvátsky Grob	127 708	3 121	2,4	- 3 813	- 3,0
D1 Chorvátsky Grob - Senec	127 708	3 121	2,4	0	0
D1 Senec - Blatné	105 107	0	0	0	0
D4 hranica Kittsee - Jarovce (D2)	24 854	- 9 575	- 38,5	- 9 575	- 38,5
D4 Jarovce - Rusovce	44 662	- 12 246	- 27,4	- 11 273	- 25,2
D4 Rusovce - Ketelec	49 058	- 12 152	- 24,8	- 11 192	- 22,8
D4 Ketelec - Rovinka	66 810	- 14 648	- 21,9	- 14 902	- 22,3
D4 Rovinka - Most pri Bratislave	63 910	- 14 445	- 22,6	- 13 292	- 20,8
D4 Most pri BA - Ivanka západ	44 603	- 848	- 1,9	- 3 036	- 6,8
D4 Ivanka západ - Ivanka sever	33 275	14 434	43,4	5 369	16,1
D4 Ivanka sever - Čierna Voda	-	-	-	-	-
D4 Chorvátsky Grob - Pezinok (SPL)	-	-	-	-	-
D4 Čierna Voda - Rača	-	-	-	-	-
D4 Rača - Záhorská Bystrica	-	-	-	-	-
D4 Pezinok - Lozorno	-	-	-	-	-
D4 Záhorská Bystrica - Stupava juh	18 474	14 190	76,8	0	0
D4 Stupava juh - Devínska Nová Ves	15 422	10 064	65,3	10 064	65,3
D4 Devínska Nová Ves - Marchegg	-	-	-	-	-

Úseky ciest I. a II. triedy	Nulový stav	Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4		Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4 (SPL)	
		voz/24 h	%	voz/24 h	%
I/2 Lozorno - Stupava	11 655	0	0	0	0
I/2 Stupava - Záhorská Bystrica	30 862	0	0	0	0
I/2 Einsteinova	53 751	0	0	0	0
I/2 D1 - Janíkov dvor	59 249	0	0	0	0
I/2 Janíkov dvor - Jarovce	40 058	0	0	0	0
I/2 Jarovce - Rusovce	25 299	0	0	0	0
I/2 Rusovce - Čuňovo	4 729	0	0	0	0
I/61 Hr. RR/SR - Berg	16 497	- 11 372	- 68,9	- 11 372	- 68,9
I/61 D2 - Incheba	28 211	0	0	0	0

Úseky ciest I. a II. triedy	Nulový stav	Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4		Rozdiel v dopravnom zaťažení Stav s D4 (SPL)	
		voz/24 h	%	voz/24 h	%
I/61 Vajnorská	71 665	- 18 956	- 26,4	- 14 212	- 19,8
I/61 Vajnorská - Zlaté Piesky	63 315	- 16 439	- 26,0	- 11 283	- 17,8
I/61 Zlaté Piesky - Vajnory	50 243	- 7 583	- 15,1	0	0
I/61 Vajnory - Ivanka západ	31 358	- 4 804	- 15,3	- 4 804	- 15,3
I/61 Ivanka západ - Veľký Biel	31 358	0	0	0	0
I/63 Bratislava - Rovinka	49 468	- 19 098	- 38,6	- 19 098	- 38,6
I/63 Rovinka - Dunajská Lužná	42 376	- 25 296	- 59,7	- 25 296	- 59,7
R7 Bratislava- Dunajská Lužná	-	-	-	-	-
II/502 Bratislava - kr. Rača	22 880	- 10 128	- 44,3	- 3 357	- 14,7
II/502 kr. Rača - Svätý Jur	22 880	- 58	- 0,3	- 2 546	- 11,1
II/502 Svätý Jur - Pezinok	39 269	0	0	0	0
II/502 Pezinok	24 271	0	0	0	0
II/502 Pezinok - Cajla	19 790	0	0	0	0
II/502 Cajla - Modra	12 274	0	0	0	0
II/503 Malacky - Pernek	5 009	- 2 068	- 41,3	- 2 068	41,3
II/503 Pernek - Pezinská Baba	8 248	- 3 208	- 38,9	- 3 208	- 38,9
II/503 Pezinská Baba - Pezinok	7 019	- 3 315	- 47,2	- 3 315	- 47,2
II/503 Pezinok - Viničné	15 707	- 3 138	-20,0	- 3 138	- 20,0
II/503 Viničné - Senec	14 128	- 3 121	- 22,1	- 3 121	- 22,1
II/505 Devínska Nová Ves	15 972	0	0	0	0
II/572 Vrakuňa - Most pri Bratislave	15 245	0	0	0	0
II/572 D1 - Vrakuňa	23 780	- 2 378	- 10,0	- 2 378	- 10,0
II/572 Šancova	70 957	- 18 956	- 26,7	- 12 716	- 17,9
II/572 Šancova - I/2	68 148	- 18 956	- 27,8	- 12 709	- 18,6
Rybničná	28 573	- 10 720	- 37,5	- 677	- 2,7

Z tabuľky sa dá ohľadom variantu D4 v trase nultého dopravného okruhu vyčítať nasledovné:

D2

- stav dopravných intenzít na diaľnici D2 sa vplyvom výstavby diaľnice D4 zníži o 18,5 až 25 % oproti predpokladanému nulovému variantu;
- najväčší úbytok dopravy zaznamenaná Most Lafranconi až o takmer 29 000 vozidiel/24 h (25%);
- v križovatke Stupava, juh sa vplyv D4 stráca a smerom na Lozorno dochádza k miernemu nárastu intenzít oproti nulovému stavu;
- V úseku Kapitulské pole - Jarovce intenzita dopravy stúpa o viac ako 7 000 voz/24h a na hranici s MR je vplyv nulový

D1

- v úsekoch D1 od Incheby po Ivanku klesne intenzita dopravy o 26 000 až 63 000 voz/24h, čo je zníženie o 27,5 až 52 %;
- na Prístavnom moste by dosiahla hodnota záťaže bez výstavby D4 177 135 voz/24h a po realizácii D4 117 419 voz/24h, čo znamená tretinové zníženie intenzity

I/2

- cesta I/2 nebude výstavbou ovplyvnená

I/61

- významne bude odľahčený úsek Vajnorská - Zlaté Piesky, cca o 16 500 až 19 000 voz/24h, čo je okolo 26 %
- zaťaženie v úseku Zlaté Piesky - Vajnory - Ivanka, západ sa zníži o 15 %

I/63

- v úseku Bratislava - Rovinka - Dunajská Lužná dôjde k zníženiu dopravných intenzít o 19 000 až 25 000 voz/24h, čo v relatívnych hodnotách predstavuje 38 až 60 %; toto významné zníženie dopravnej záťaže ide v značnej miere aj na vrub rýchlostnej cesty R7, s ktorou model v zadaní uvažoval

II/502

- bude významne ovplyvnená v úseku Bratislava - križ. Rača, kde dôjde k úbytku 10 128 voz/24h, tzn. 44,3 %

II/572

- vplyv D4 začína v úseku D1 - Vrakuňa (10%) a hlavné zníženie intenzít na ceste je očakávané v celom úseku Šancová až po I/2, kde sa jedná o 19 000 voz/24h (27%).

Rybničná

- bude výdatne odľahčená až o 10 720 voz/24h

D4

- ak by bola v predstihu vybudovaná D4 v úseku Jarovce - Ivanka, sever, tak po jej dobudovaní na celý okruh v roku 2040, by sa znížili v úseku Jarovce - Most pri Bratislave intenzity o 9 500 až 14 600 voz/24h (22 - 38 %); naopak medzi križ. Ivanka, západ a Ivanka, sever dôjde k nárastu o 14 434 voz/24h (+43%)
- vývoj dopravného zaťaženia v úsekoch D4 od Rače po hranicu s RR bude medzi 36 526 voz/24h v úseku medzi Ivanka, sever - Čierna Voda až po 20 947 voz/24h v úseku Devínska Nová ves - Marchegg;
- úsek D4 Rača - Záhorská Bystrica, tzn. úsek s tunelom Karpaty, by mal previezť 29 274 voz/24h

Komentár k variantu D4 v trase S-P-L:

Variant S-P-L v zmysle štúdie kopíruje trendy vývoja dopravy predchádzajúceho variantu. Rozdiel je len v miere zníženia alebo zvýšenia intenzity dopravy, pričom rozdiely sú až na výnimky výrazne v prospech "nulového dopravného okruhu".

Preto uvádzame len prípady, v ktorých sa prognózovaný vývoj dopravy chová pri variante S-P-L odchylné.

D2

- diaľnica D4 v peáži s D2 v úseku Lozorno - Stupava, juh zaťaží tento úsek počtom vozidiel väčším o 10 341 voz/24h oproti nulovému variantu

D1

- na diaľnici D1 je odchýlka v úseku Ivanka, sever - Triblavina - Chorvátsky Grob, kde ešte dôjde k poklesu intenzít o 3 000 voz/24h oproti nárastu o 3 100 voz/24h v prípade prvého variantu

D4

- lepšie parametre zaťaženia diaľnice D4 v úseku Most pri Bratislave až Ivanka, sever
- nízke využitie komunikácie v úseku Chorvátsky Grob - Pezinok a hlavne v úseku Pezinok - Lozorno (tunel cez Karpaty) okolo 16 000 voz/24h
- nedôjde k navýšeniu intenzít oproti nulovému stavu v úseku D4 Záhorská Bystrica - Stupava, juh

II/502

- nižšie odľahčenie cesty v úseku Bratislava - križ. Rača (-3 357 voz/h), ale vyššie v úseku Rača - Svätý Jur (2 546 voz/24h) oproti prvému variantu

Rybničná

- zostane zaťažená takmer 28 000 voz/24h

V predchádzajúcom texte sa jedná len o konštatáciu faktov v štúdiu obsiahnutých, ktoré **preukazujú opodstatnenosť prípravy diaľnice D4 v trase "nultého dopravného okruhu"**. Pokiaľ dôjde k zníženiu zaťaženia posúdenej komunikačnej siete, ktorá je v území nosná, tak ako to prezentuje štúdia realizovateľnosti, logicky musí dôjsť k zníženiu zaťaženia aj na vnútromestských komunikáciách, ktoré sú zaústené do ciest vyššieho rádu. **Uvedené je konštatované aj napriek tomu, že z prezentovaných faktov je zrejmé, že odľahčenie dopravy vplyvom výstavby diaľnice D4 nebude rovnako efektívne vo všetkých častiach mesta a v niektorých častiach dôjde aj k zvýšeniu dopravných intenzít.**

Štúdia zároveň preukázala za zadaných podmienok, že druhý študovaný variant SPL je po dopravnej stránke menej výhodný ako variant diaľnice D4 v trase "nultého dopravného okruhu".

Diaľnica D4 Bratislava, km 15,0 - križ. Ivanka sever - križ. Rača, Technická štúdia (Združenie D4 Bratislava, Jarovce-Rača, október 2012)

Vyššie citovaná štúdia predstavuje asi najkomplexnejší materiál spracovaný k predmetnej diaľnici. Súčasťou technickej štúdie sú aj Dopravno-inžinierske údaje spracované renomovanými odborníkmi.

Cieľom tejto dokumentácie bolo predložiť dopravno-inžinierske informácie o variantoch riešeného úseku D4 a ich vplyve na širšie dopravné vzťahy. Dokumentácia sumarizovala údaje získané a spracované k termínu 10/2012.

Podkladmi pre spracovanie štúdie boli, okrem iného, :

- výsledky automatických sčítačov na diaľniciach SR v rokoch 2005 - 2012
- výsledky celoštátnych sčítaní na diaľničnej a cestnej sieti SR v rokoch 2000, 2005 a 2010
- podklady odd. dopravného plánovania a riadenia dopravy a odd. územného plánovania a rozvoja mesta, Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy

Okrem toho bolo vykonané doplňujúce dopravné sčítanie na 10 profiloch súvisiacich s plánovanou D4 v úseku Jarovce - Rača. Cieľom dopravných prieskumov bolo získať aktuálne špičkové intenzity a smerovanie dopravy na profiloch ciest, ktoré budú napojené na diaľnicu D4 prostredníctvom MÚK. Špičkové smerovanie dopravy bolo rozhodujúce pre dopravné prognózovanie smerovania dopravy v križovatkách a pre posúdenie kapacity, tzn., že boli zaznamenané denné priebehy a smerovanie ciest na komunikáciách, ktoré v budúcnosti budú na D4 napojené.

Pre spracovanie prognózy bolo uvažované so všetkými v tom čase známymi investíciami na území Bratislavy a jej okolí. Tieto investície boli analyzované za účelom špecifikovať predpokladaný objem dopravy, ktorá môže využiť jednotlivé križovatky navrhované na diaľnici D4. Táto nová doprava bola priradená k základnej doprave v jednotlivých križovatkách. Pre potreby predikovania dopravného vývoja bola použitá metóda prerozdelenia dopravy, generovania novej dynamickej dopravy a koeficientov rastu intenzity dopravy pre Bratislavský kraj.

Po zohľadnení rannej (7.00 - 8:00) a popoludňajšej špičkovej hodiny (16:00 - 17:00) boli všetky predpoklady vložené do ručne spracovaného modelu územia a podrobne boli rozpracované jednotlivé križovatky - Rača, Čierna voda, Ivanka sever, Ivanka západ, Most pri Bratislave, Podunajské Biskupice. Všetky sú situované na križovatkách diaľnice D4 s komunikáciami privádzajúcimi do Bratislavy vysoké objemy cieľovej a zdrojovej dopravy - II/502, III/5021, D1 a I/61, II/572 a R1. Posledne menovaná cesta významne odľahčí diaľnicu D1 v úseku Trnava - Bratislava a čiastočne odľahčí cesty I/61 a II/572. Cesta R1 bude na intravilán napojená najmä prostredníctvom križovatky Most pri Bratislave. Tu sa doprava zapojí do "vonkajšieho polokruhu" - predĺženej Galvániho ulice. Rýchlostná cesta R1 rámcovo odľahčí diaľnicu D1 o viac ako 25 % dopravy. Cestu I/61 a II/572 rámcovo odľahčí o cca 10 % dopravy.

Diaľnica D4 bude tvoriť "nárazník" na hranici mesta Bratislava a umožní distribúciu dopravy do rôznych častí mesta. Diaľnica D4 umožní prerozdelenie dopravy a voľbu trasy pre vodičov. Na

základe skúsenosti s tzv. "mestským diaľničným okruhom" a už aj s križovatkou MÚK Stupava juh je evidentné, že vodiči volia radšej bezpečnú cestu vyššieho štandardu, ako na vzdialenosť najkratšiu trasu. Diaľnica D4 pravedepodobne umožní hľadať v ponuke mestských komunikácií voľnejšie prechodné trasy.

Čo sa týka tranzitnej dopravy, v štúdii sa uvádza, že diaľnica D4 umožní tranzit v smere západ-východ aj v smere sever-juh, ale je pomerne zložité presne zadefinovať podiel tranzitnej dopravy. Ten je totiž vždy rozdielny v závislosti na úseku, ku ktorému sa vzťahuje. Objem tranzitnej dopravy je rozdielny aj z pohľadu - čo sa za tranzitnú dopravu považuje - to je tak isto rozdielne v závislosti na definícii územia, ku ktorému sa vzťahuje. V ďalšom sa štúdia odvoláva na relatívne údaje o tranzite, ktoré sú uvedené vyššie.

Z výsledkov posúdenia MÚK okrem iného vyplynulo, že medzi MÚK Most pri Bratislave a Ivanka západ je nutné navrhnuť 6 - pruh na diaľnici. Týmto konštatovaním dochádza k významnej verifikácii jedného z výsledkov štúdie realizovateľnosti, ktorá dospela k podobnému výstupu.

Z výsledkov dopravných analýz vyplýva, že riešenia pripravovaných komunikácií v určitých časových horizontoch (naviazaných na uvádzanie nových investičných projektov do prevádzky), ako aj kolektory v súbehu s diaľnicou, odľahčia komunikačný systém mesta Bratislava o tranzitnú a časť zdrojovej a cieľovej dopravy. Nové dopravné prepojenia zároveň zefektívnia dopravnú obsluhu územia.

Z údajov o zaťažení dopravných komunikácií pre roky 2020, 2030 a 2040 (podobne ako aj štúdia realizovateľnosti) a pre jednotlivé varianty, sa dá vyčítať na jednej strane, že doprava sa naozaj rozloží do územia, ale na druhej strane, že vyťaženie tunela Karpaty je pomerne nízke, zodpovedajúce polovičnému profilu.

V roku 2020 je vypočítaná dopravná záťaž na diaľnici D1 78 552 voz/24h v profile križovatky Ivanka sever D1/ D4 v smere na Bratislavu a 55 649 voz/24h v smere na Žilinu. V roku 2030 je v tomto profile už len 70 823 voz/24h do Bratislavy a 51 790 voz/24h z Bratislavy, čo je zapríčinené hlavne predpokladom sprevádzkovania tunela Karpaty, ktorým v tomto roku malo prejsť 19 925 voz/24h. V roku 2040 vzrastie záťaž na D1 v smere do Bratislavy na 77 054 voz/24h a z Bratislavy na 56 262 voz/24h, pričom ťah na Záhorsku Bystricu stúpne na 21 975 voz/24h, z čoho bude 5 714 nákladných vozidiel.

Uvedené čísla treba brať orientačne, aj napriek tomu, že v nich boli započítané všetky zámery plánované v meste a jeho zázemí. Je teoretický predpoklad, že v budúcnosti ťah cez Malé Karpaty si postupne vytvorí svojim gravitačným potenciálom a atraktivitou podstatne vyššie využitie, ako bolo napočítané v modeli.

Z technickej štúdie je zrejmé, že jej cieľom nebolo zdôvodňovať potrebu diaľnice D4 v území, preto tam aj nie sú uvedené porovnania s nulovým variantom. V štúdii sa vychádzalo z toho, že každý z variantov, ktorý bol v štúdii hodnotený, je lepšie riešenie ako nulový stav. Opodstatnenosť diaľnice D4 v úseku Jarovce - Rača vychádza aj z toho, že v roku 2040 sa bude na diaľnici D4 nachádzať podľa jednotlivých úsekov od 41 347 voz/24h do 62 068 voz/24h, ktoré by za súčasnej situácie prispievali k preťaženosti súčasnej diaľnice D1 a D2 a ostatných komunikácií v meste Bratislava.

Pre zdôvodnenie diaľnice D4 medzi Račou a hranicou s Rakúskou republikou v zmysle tejto štúdie sa zatiaľ predpokladá cca 22 000 voz/24h, ktoré tento ťah potenciálne využijú.

Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz (SHP a PK Ossendorf, marec 2012)

Pre úplnosť sú uvedené vybrané časti z technickej štúdie "Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz" (SHP a PK Ossendorf, marec 2012). Tá riešila okrem R7 aj skapacitnenie D1 v úseku Prístavného mosta. Dopravno-inžinierska časť štúdie vychádzala z aktualizovaného Bratislavského dopravného modelu (sčítanie dopravy 2010) na báze špeciálneho nemeckého softvéru. V danom riešenom území sa zaoberala aj presunmi

dopravných intenzít z diaľnice D1 na diaľnicu D4 a R7. Na strane 18 a 19 sprievodnej správy sa píše:

"...je predpoklad, že diaľnica D4 na seba prenesie maximálne množstvo všetkých tranzitných ťahov a taktiež bude mať veľký účinok na rozdelenie zdrojovej a cieľovej dopravy. Diaľnica D4 má dosah na celé územie a pozitívne ovplyvňuje správanie dopravy v centrálnej oblasti. Pokles na Prístavnom moste je cca 29 000 voz/24, ale v skutočnosti je omnoho vyšší. Odlev z D1 na D4 je cca 40-tisícový, ale na Prístavný most resp. diaľnicu D1 sa presúva významná časť dopravy z vnútornej siete, pretože sa diaľnica D1 stala koridorom uvoľneným pre realizáciu vnútromestských vzťahov."

Modelovanie prerozdelenia cestnej dopravy v Bratislave v prípade realizácie severného obchvatu s tunelom popod Malé Karpaty, porovnanie prínosov možných variantov riešenia obchvatu, Situačná správa (PK Ossendorf)

Ďalší materiál, ktorý sa zaoberal rozložením dopravy po realizácii diaľnice D4, bolo "Modelovanie prerozdelenia cestnej dopravy v Bratislave v prípade realizácie severného obchvatu s tunelom popod Malé Karpaty, porovnanie prínosov možných variantov riešenia obchvatu, Situačná správa (PK Ossendorf, 2011)". Jedná sa o situačnú správu, spracovanú za účelom hľadania ďalších variantných riešení pri trasovaní diaľnice D4 cez Malé Karpaty.

"Stav A" tu predstavuje pôvodný variant č. 1, "stav B" ako vonkajší dopravný okruh (polokruh) v trase od pripravovaného úseku D4 Jarovce - Ivanka, konkrétne od MÚK Most pri Bratislave - D1 (MÚK Galvaniho) a D2 (MÚK Lamačská brána - cesta II/505). Tento stav je veľmi podobný variantu č. 3. "Stav C" je kompromisom medzi vyššie uvedenými stavmi s tým, že sa využíva pripravovaný úsek D4 až po presunutú MÚK Čierna voda. Odtiaľ ide nová trasa D4 až k trase pôvodného vonkajšieho okruhu, kde nadväzuje na kratší tunel do MÚK Lamačská brána.

V prílohách tohto materiálu sú naznačené uvedené stavy a základný modelový prípad. Tento predstavuje existujúci stav komunikačnej siete doplnený o výhľadové sledované trasy základných komunikácií a podstatu územného plánu. Intenzity predstavujú denné intenzity v roku 2010. Križovatky sú vypracované "bez odporov", aby ukázali atraktivnosť, či nenaplnenosť polohy MÚK. Schémy je nutné brať orientačne a nie je možné z nich vyvodzovať žiadne projektové závery. Intenzity dopravy sú vypracované práve pre základné porovnanie všetkých troch stavov na rovnakej úrovni poznania.

Jednalo sa o otestovanie chovania sa dopravných intenzít na hlavných komunikačných ťahoch pri zrealizovaní kompletného okruhu D4 a dvoch alternatívnych variantov vždy vychádzajúcich z realizácie úseku D4 Jarovce - križ. Rača, ale z rôznymi východzími križovatkami. Stavy modelované s vonkajším okruhom (malý tunel) vykazovali vyššie využitie tunela cez Karpaty ako stav A (veľký tunel) cca o 5000 voz/24h, ale v rámci jednotlivých úsekov pri každom stave (variante) sa vytvorilo špecifické rozloženie zaťaženia komunikácií. Nedá sa hovoriť o tom, že by niektorý zo stavov bol výrazne lepší ako ostatné. Vyššie zaťaženie malého tunela je logickým dôsledkom jeho umiestnenia do zastavaného územia.

Materiál využíval Bratislavský dopravný model so zapracovanými dátami zo sčítania dopravy 2010 a výsledky odprezentoval prostredníctvom pentlogramov s číselnými výstupmi.

Pri variante v trase nultého dopravného okruhu (stav A) sú intenzity na diaľnici D4 v úsekoch od Jaroviec po Raču od 37 000 do takmer 72 000 voz/24h. Tá najvyššia hodnota sa viaže na úsek Ivanka sever - Rača. V úseku Rača - Záhorská Bystrica (tunel Karpaty) bola vypočítaná hodnota vyťaženia diaľnice 34 430 voz/h. Po D2 sa intenzita ešte dvíha na cca 38 000 voz/h. Hodnoty zaťaženia D1 sa v maxime držia na hodnotách okolo 75 000 až 78 000 voz/h. Hodnoty na D2 dosahujú okolo 68 000 voz/h (Most Lafranconi).

Ostatné dva varianty založené na využití vonkajšieho polokruhu v kombinácii s malým tunelom majú podobné výsledky.

Intenzity na diaľnici D4 v úsekoch od Jaroviec po Raču sú od 33 000 do cca 56 500 voz/24h. Tá najvyššia hodnota sa viaže na úsek Jarovce - Ketelec. V úseku Rača - Záhorská Bystrica (tunel Karpaty) bola vypočítaná hodnota vyťaženia diaľnice 40 090 voz/h. Hodnoty zaťaženia D1 sa v

maxime držia na hodnotách do 74 000 voz/h. Hodnoty na D2 dosahujú do 68 000 voz/h na Moste Lafranconi.

Zo všetkých študovaných materiálov zaoberajúcich sa diaľnicou D4 a jej tunelového trasovania sa nachádzajú v tejto správe najvyššie hodnoty zaťaženia diaľnice medzi Račou a Záhorskou Bystricou.

Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja

"*Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja*", spracovaný spoločnosťami KPM consult a DIC Bratislava v septembri 2012, analyzuje v kapitole "10.1.1 Predpokladané zaťaženie diaľničnej a cestnej siete" výsledky smerovania nákladnej dopravy nad 3,5 t z mýtného systému v oblasti Bratislavy. Z analýz je zrejmé, že prevládajúce prepravné prúdy nákladnej automobilovej dopravy sa pohybujú v trasách SV - J a SZ - J. Aj tieto údaje potvrdzujú, že diaľnica D4 má svoje opodstatnenie minimálne v úseku Jarovce - križ. Rača, čo je doložené v ďalšom texte.

"*Trasu diaľnice D4 v I. úseku je nutné realizovať z dôvodov dosiahnutia lepšej distribúcie dopravy z východnej a severovýchodnej časti záujmového územia Bratislavy (smery Pezinok, Senec a Dunajská Streda).*

Tunel cez Malé Karpaty (II. úsek) navrhujeme realizovať až v nadväznosti na vybudovanie rýchlostnej cesty S8 na rakúskej strane, pretože dnes tam nie je žiadna adekvátne cesta. Podľa technickej štúdie spracovanej pre diaľnicu D4 (DPP, 2009) by mala byť intenzita dopravy v r.2030 na II. úseku cca 25.000 voz./deň, z čoho cca 18.000 voz./deň by malo pokračovať na S8. Bez napojenia D4 na S8 intenzita dopravy na II. úseku klesne do cca 10.000 voz./deň. Realizácia dlhého diaľničného tunelu v trase D4, len pre uvedenú intenzitu dopravy, by bola neefektívna s výnimkou krízových období v doprave."

Záverom je možné konštatovať, že aj výsledky aktuálnejších materiálov, kde už bolo zohľadnené sčítanie dopravy z roku 2010 potvrdzujú, že diaľnica D4 v nadväznosti na uvažované rýchlostné komunikácie R1 a R7 a vôbec v nadväznosti na dobudovanie radiálno - okružnej siete ciest nadradeného systému dopravy, môže mať pre Bratislavu význam.

B. Preukázanie významu komunikácie diaľničného typu vo väzbe na medzinárodné dopravné vzťahy

Bratislava predstavuje dopravný uzol, kde sa križujú tri multimodálne koridory siete TEN-T (Trans-European Transport Network) štátov EU:

- koridor č. IV (Berlín/Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava – Budapešť – Istanbul);
- koridor č. Va (Terst – Viedeň – Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – L'vov);
- Bratislava zároveň leží na Dunaji, ktorý je klasifikovaný ako multimodálny koridor č. VII.

Súčasťou TEN-T je i diaľnica D4, ktorá je súčasťou koridoru č. Va a zároveň prepája koridory č. Va a IV.

Koridor D4 je čitateľný po otvorení nasledovných linkov. V prípade prvého linku je potrebné obrázok zväčšiť na detail Bratislavy, kde je vykreslený celý okruh D4 (obrázok je aj súčasťou správy o hodnotení - príloha č. 3).

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/12/st07/st07537-ad15.en12.pdf>

Z uvedeného vyplýva, že s diaľnicou D4 sa uvažuje v rámci európskej dopravnej siete TEN-T.

V „Konceptii územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Konceptie územného rozvoja Slovenska 2011 – záväzná časť v znení KURS 2011 zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (ďalej len "KURS 2011") je diaľnica D4 uvedená v aktuálne platnom trasovaní diaľnic (pozri tabuľka nižšie).

V rokoch 2009 - 2011 boli vypracované a posúdené „Zmeny a doplnky Konceptie územného rozvoja Slovenska (2001). Zmeny a doplnky KURS 2001 boli vyhlásené nariadením vlády SR č.

461/2011 zo dňa 16. 11. 2011. Závazná časť KURS sa na základe zmien a doplnkov v prípade nultého okruhu Bratislavy (D4) zmenila nasledovne: „11.8. Rešpektovať dopravnú infraštruktúru navrhovanú ako upravená existujúca alebo výhľadová súčasť medzinárodných cestných sietí, 11.8.2. (Kitsee) – Bratislava/(Jarovce) – Rovinka - Ivanka pri Dunaji sever – Bratislava/Rača – Marianka – Stupava juh – Marchegg)“.

Pre napojenie na Rakúsko je podklad KURS 2011, kde sa v kapitole 4.1. Zámery rozvoja rezortu dopravy definované v oficiálnych dokumentoch na medzinárodnej a národnej úrovni, v podkapitole Medzinárodná úroveň - všetky druhy dopravy, uvádza na str. 49: *"S Rakúskou republikou sa okrem existujúceho diaľničného prepojenia D4/A6 na prechode Jarovce/Kittsee (TEN-T na D4) pripravuje spojenie budúcej D4 severne od Bratislavy s rýchlostnou cestou S8."*

Zmeny a doplnky KURS boli posúdené z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. a Smernice SEA – Stanovisko MŽP SR č. 1566/2010-3.4/gn zo dňa 28. 6. 2010).

Súčasťou Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2011 je aj Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý je zároveň od 1.2.2009 Prílohou č.2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Aktuálne platné trasovanie diaľnic a rýchlostných ciest podľa je nasledovné:

Diaľnica	Celková trasa diaľnice znením podľa Zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest, uvedeného v Prílohe č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).	Koridor ITF (ECMT)	Trasa diaľnice v koridore TEN-T
D1	Bratislava/Petržalka – križovatka s D2 – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina	Va.	Kompletná trasa diaľnice D1
D2	št. hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Bratislava – št. hranica SR/MR	IV.	Kompletná trasa diaľnice D2
D3	Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalitz – št. hranica SR/PR	VI.	Kompletná trasa diaľnice D3
D4	št. hranica Rakúsko/SR – Bratislava križovatka D2 Jarovce – križovatka Rovinka – križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji sever – križovatka s cestou II/502 – križovatka s cestou I/2 – križovatka s D2 Stupava juh – štátna hranica SR/Rakúsko	V. vetva Va. v úseku Št. hranica SR/Rakúsko- Bratislava/ Jarovce	Št. hranica SR/Rakúsko- Bratislava/Jarovce, návrh na zaradenie Bratislava /Jarovce-Rovinka-Ivanka pri Dunaji sever-Bratislava /Rača- Marianka - Stupava juh št. hranica SR/Rakúsko

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že diaľnica D4 v navrhovanom trasovaní je zohľadnená v Koncepcii územného rozvoja Slovenska, v aktuálnej verzii z roku 2011.

Bratislava je tiež križovatkou významných európskych trás – cesty E65, E75, E58.

Napojenie D4 na rýchlostnú komunikáciu S8 v Rakúsku je podložené bilaterálnou dohodou s rakúskou stranou, ktorá posunula pôvodný termín realizácie stavby z obdobia 2015 - 2018 na roky 2023 - 2026 (na základe ústnej informácie od p. Rose - ASFINAG). Závaznosť realizácie stavby pre Rakúsku republiku vyplýva tak ako u nás zo zákona, kde je investičná akcia - rýchlostná cesta S8 explicitne vymenovaná.

Z uvedených faktov vyplýva, že Doplnok č. 3 je v súčasťou TEN-T a po jeho realizácii ovplyvní kvalitu dopravného prepojenia európskych regiónov nachádzajúcich sa na osi TEN-T Terst až Ľvov, tzn. v koridore Va a zároveň tento koridor prepojí na koridor IV. Berlín až Istanbul.

C. Preukázanie zapracovania diaľnice D4 do dopravno-plánovacej a územno-plánovacej dokumentácie na úrovni celoštátnej a regionálnej

Územný plán mesta Bratislavy

Pôvodne bol v územnom pláne mesta Bratislavy rezervovaný koridor pre tzv. "nultý okruh Bratislavy" a to už v roku 1992. Aj v schválenom novom územnom pláne z roku 2007 je uvedený nultý dopravný okruh v trase, ktorá je v súčasnosti predmetom procesu SEA. Ani v

tomto dokumente ešte nebola uvádzaná kategória komunikácie. Až na základe Zmien a doplnkov - ZaD 02, bolo do Prílohy č. 1 k VZN hlavného mesta SR Bratislavy č. 17/2011 z 15. 12. 2011, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu Bratislavy, zapracované:

„C7. Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia

7.1. Automobilová doprava a komunikačná sieť

- *rezervovať koridory pre výstavbu **diaľnice D4** ako nultého dopravného okruhu v trase Jarovce – nový most cez Dunaj – Podunajské Biskupice – Most pri Bratislave – Ivanka pri Dunaji – Vajnory – tunel pod Karpatmi – Marianka – diaľnica D2 – Devínska Nová Ves – most cez Moravu (smer Marchegg), vrátane MŮK (t.j. úsek nultého dopravného okruhu od diaľnice D2 – križovatka Jarovce po štátnu hranicu s Rakúskom (Marchegg) a výstavbu rýchlostnej cesty R7 na území mesta.“*

Podobne ako aj územný plán z roku 2007 boli posúdené aj Zmeny a doplnky 02 ako strategický dokument podľa zákona č. 24/2006 Z. z. V prípade ZaD 02 bolo vydané rozhodnutie ObÚŽP v Bratislave dňa 11. 08. 2009.

Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja

Druhým významným dokumentom, v ktorom bola predmetná komunikácia zahrnutá, je "Územný plán VÚC Bratislavského kraja", vyhlásený NV SR č. 64/1998. V pôvodnom územnom pláne sa držal koridor pre nultý dopravný okruh Bratislavy, ktorý je totožný s navrhovaným trasovaním diaľnice D4. V roku 2008, po prijatí viacerých zmien a doplnkov, bolo vydané VZN Bratislavského samosprávneho kraja č. 20/2008 zo dňa 20.02.2008, kde je v Prílohe č. 2 uvedené:

I. Záväzné regulatívy územného rozvoja

5. V oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry

*5.16. rezervovať výhľadový koridor pre **diaľnicu D4** okolo Bratislavy od križovatky D2 x D4 v Bratislave – mestská časť Jarovce a ďalej smer nový most cez Dunaj, Rovinka, Most pri Bratislave, Ivanka pri Dunaji, východne od Bratislava – mestskej časti Vajnory pozdĺž Šúrskeho kanála, Tunel pod Karpatmi, Marianka, napojenie na cestu I/2; od cesty I/2 pokračovať s návrhom výstavby v smere k diaľnici D2 južne od Stupavy a k ceste II/505 a ďalej pokračovať vo výhlade do Bratislavy – mestskej časti Devínska Nová Ves súbežne so železničnou traťou na štátnu hranicu s Rakúskom s výstavbou nového mosta cez rieku Moravu a hraničného priechodu“*

II. Verejnoprospešné stavby

Verejnoprospešné stavby spojené s realizáciou uvedených záväzných regulatívov sú tieto:

*6.9. **diaľnica D4** okolo Bratislavy od križovatky D2 x D4 v Bratislave – mestská časť Jarovce a ďalej v smere nový most cez Dunaj, Rovinka, Most pri Bratislave, Ivanka pri Dunaji, východne od Bratislavy – mestskej časti Vajnory pozdĺž Šúrskeho kanála, tunel pod Karpatmi, Marianka, napojenie na cestu I/2 a na diaľnicu D2 južne od Stupavy a ďalej s pokračovaním severne od Bratislavy – mestskej časti Devínska Nová Ves súbežne so železničnou traťou k štátnej hranici s Rakúskom s výstavbou nového mosta cez rieku Moravu a hraničného priechodu“.*

Od roku 2010 až do súčasnosti prebieha proces schvaľovania *nového územného plánu regiónu BSK*. Ten bol v roku 2012 posudzovaný ako strategický dokument podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a záverečné stanovisko bolo vydané 11.07.2012 Krajským úradom životného prostredia v Bratislave. Územný plán bol riešený variantne a po dopravnej stránke variantnosť spočívala práve vo variantnom riešení diaľnice D4. Koridor vedenia diaľnice v trase "nultého dopravného okruhu" bol v oboch prípadoch dodržaný, rozdiel medzi variantmi spočíval v tom, že variant č. 1 neuvažoval s tunelom Karpaty a variant č. 2 áno. Odporúčaný bol variant č. 2 s tunelom Karpaty s odporúčaniami na dopracovanie návrhu strategického dokumentu.

V záverečnom stanovisku bolo tiež uvedené, že najdôležitejším problémom v riešení dopravy na území BSK sa javí vytvorenie fungujúceho radiálno - okružného systému vedenia cestných trás tak, aby sa riešila kolízna situácia v meste Bratislava súčasne s problémovými otázkami regionálnej dopravy. Druhým spoločným problémom oboch variantov je otázka regionálnej hromadnej dopravy. Oba varianty sídelného rozvoja si vyžadujú podporovať rozvoj hromadnej dopravy na báze regionálnej koľajovej dopravy.

Jedným z opatrení na dopracovanie návrhu strategického dokumentu bolo zapracovať problematiku vyhodnotenia vplyvov na dopravu, ako i intenzity dopravy a stanovenie opatrení pre dodržanie platných STN v zmysle Generelu dopravy BSK, pokiaľ bude tento ukončený pred spracovaním Návrhu ÚP BSK.

Územnoplánovacia dokumentácia ÚPN R – BSK bola schválená dňa 20.9.2013 uznesením Zastupiteľstva BSK č. 20/2013. VZN BSK bolo schválené 20.9.2013 uznesením Z BSK č. 1/2013.

Trasovanie koridoru D4 v schválenej ÚPN R BSK je v súlade s posudzovaným variantom č. 1 Doplnku č. 3 strategického dokumentu.

Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja

"Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja" bol spracovaný spoločnosťami KPM consult a DIC Bratislava v septembri 2012, ako územnoplánovací podklad v oblasti dopravy, pre v tom čase spracúvaný Územný plán regiónu - Bratislavský samosprávny kraj.

V kapitole 10.1.2 s názvom "Návrh výstavby diaľnic, popis úsekov" je okrem prestavby diaľnice D1 na plnohodnotnú 6 - pruhovú diaľnicu navrhnutá diaľnica D4 v tomto smerovaní:

- diaľnica D4 – zámer: hranica Rakúsko/SR, Jarovce - križovatka s D2 - križovatka s R7 (Ketelec) – Ivanka p. D. (križovatka s D1) – tunel pod Malými Karpatmi – MÚK s D2 (už je v prevádzke) – MÚK s II/505 – Devínske jazero – most cez rieku Moravu, hranica s Rakúskom (plánovaná) – prepojenie na rakúsku rýchlostnú cestu S8.

V príprave tejto stavby je potrebné postupovať podľa už definovaného členenia celej trasy D4 na jednotlivé úseky v zmysle investičného plánu NDS a postupovať podľa záverečných dokumentov hodnotenia EIA:

- I. úsek: MÚK Jarovce D2 – MÚK Vajnory D1 – MUK II/502
- II. úsek: MÚK II/502 – MÚK Stupava – juh D2
- III. úsek: MÚK Stupava - juh D2 – MÚK II/505 (VW)
- IV. úsek: MÚK II/505 (VW) – most cez Moravu – prepojenie na rakúsku rýchlostnú cestu S8

V záveroch a odporúčaniach ÚGD odporúča v kapitole 13.1 výstavbu týchto vybraných diaľnic a rýchlostných komunikácií:

- 2. Zrušiť kolektory diaľnice D1 a urýchliť výstavbu rýchlostnej cesty R1 podľa „hnedého variantu“.
- 5. Zabezpečiť realizáciu rýchlostných ciest s obmedzeným prístupom v nových trasách R1 a R7.
- 6. Zabezpečiť realizáciu diaľnice D4 v trase od D1 v MUK Jarovce – most cez Dunaj – MUK Ivanka – MUK Vajnory a MUK s cestou II/502.
- 7. Zabezpečiť realizáciu diaľnice D4 v novej trase od D1 MUK Stupava – Juh – most cez Moravu a prepojenie na rýchlostnú cestu S8 v Rakúsku.
- 10. Zabezpečiť prepojenie diaľnice D4 cez Malé Karpaty.

Územný generel dopravy mesta Bratislavy

V súčasnej dobe zabezpečuje mesto Bratislava spracovanie Územného generelu dopravy (ÚGD), ako územnoplánovací podklad k vypracovaniu nového územného plánu mesta. Jeho hlavným účelom je:

- aktualizovať reálne trendy dopravných charakteristík mesta a
- nastavenie možností ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravy

Súčasťou ÚGD budú okrem iného:

- reprezentatívny anketový dopravný prieskum
- dopravný prieskum automatickými sčítačmi dopravy (ASD)
- dopravný prieskum statickej dopravy
- smerový dopravný prieskum
- analýza územia z hľadiska charakteru jazd
- analýza priepustnosti cestnej infraštruktúry a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry

Výsledkom ÚGD bude návrh dopravnej stratégie mesta pre obdobie 2020 s výhľadom na roky 2030 a 2040, vrátane prognózy dopravy. **V súvislosti s týmto odporúčame, aby sa definitívne rozhodlo o tunelovom preklenutí Malých Karpát v úseku D4 križovatka Rača - Stupava juh až na základe modelovania s využitím výsledkov vyššie uvedených prieskumov.**

Podľa neoficiálnych informácií, získaných spracovateľom posudku od kompetentných zástupcov mesta Bratislava, sa uvažuje ešte v priebehu roka 2013 s vykonaním anketového dopravného prieskumu, v priebehu roka 2014 ostatné dopravné prieskumy, vrátane smerového a na jeseň by mal byť pripravený nový aktuálny Bratislavský dopravný model, schopný verifikovať všetky doterajšie dopravné prognózy súvisiace s prípravou diaľnice D4.

Zdôvodnenie potreby novej cestnej komunikácie - vyhodnotenie

Dopravné intenzity, zdokladované v rôznych štúdiách, preukazujú opodstatnenosť stavby diaľnice D4 v koridore "nultého dopravného okruhu" s tým, že bude potrebné zvážiť ekonomické aspekty investície v prípade potvrdenia výpočtov intenzít umožňujúcich výstavbu tunela Karpaty len v polovičnom profile.

Podľa názoru spracovateľa posudku sa vo vyjadreniach zainteresovanej verejnosti, týkajúcich sa opodstatnenosti diaľnice D4, prikladá príliš veľká váha podielu tranzitnej dopravy a argumentuje sa tým, že diaľnicu D1 využíva hlavne zdrojová a cieľová doprava.

Pre jednoznačnosť výkladu čo je tranzitná, cieľová a zdrojová doprava uvádzame ich definície:

zdrojová jazda – jazda vozidla, ktorá vznikla v zastavanom území sledovaného sídla a pokračuje v jazde za hranicu v zastavanom území

cieľová jazda - jazda vozidla, ktorá vznikla pred hranicou zastavaného územia sledovaného sídla a svoju jazdu ukončí v zastavanom území sledovaného sídla

tranzitná jazda - jazda vozidla, ktorá vznikla pred hranicou zastavaného územia sledovaného sídla a pokračuje v jazde za jeho hranicu v zastavanom území

Z uvedeného vyplýva, že pod tranzitom rozumieme jazdu z Trnavy cez Bratislavu do Brna, alebo Viedne, ale rozumieme pod tým aj cestu z Mostu pri Bratislave do Stupavy. Ale jazdu z Mostu pri Bratislave do Devínskej Novej Vsi už považujeme, z hľadiska Bratislavy, ako cieľovú dopravu. To isté platí aj o zdrojovej doprave. Rozdiel medzi tranzitnou dopravou a zdrojovou a cieľovou, je v takomto prípade minimálny a je len na dohode ako sledované sídlo vymedzíme, či administratívnou hranicou alebo nejakou inak. Navyše, rozhodujúce pre Bratislavu, sú dopravné špičky, kedy je najväčšia potreba odľahčiť dopravu v meste a rozdeliť ju na jednotlivé druhy dopravy (posilnenie hromadnej dopravy alebo integrovaných dopravných systémov) alebo na existujúce komunikácie. K tomu sa potom vzťahujú časy dopravných špičiek pre tranzitnú, cieľovú, zdrojovú a vnútromestskú dopravu. Veľmi rámcovo by sa dalo povedať, že dopravné špičky vytvárajú najsilnejšie dopravné prúdy a je vysoký predpoklad, že čím bližšie k Bratislave sú zdroje a ciele, resp. odjazdové a príjazdové miesta tranzitu, tým viac korelujú s časom dopravnej špičky. Tranzitná doprava zo vzdialenejších miest sa týmto špičkám skôr vyhýba, a preto sa aj stáva menej významnou pri riešení dopravných problémov mesta Bratislavy.

V nadväznosti nato môžeme konštatovať, že ak sa vybuduje D4, bude naozaj predstavovať nárazník pre vozidlá vstupujúce do Bratislavy a zabezpečí prvé prerozdelenie dopravy. V prvom rade ju využijú tranzitná a cieľová doprava. Je logické, že ak D4 stiahne prognózovanú dopravu o kapacite cca 40 000 - 60 000 voz/24h z D1 a ďalších komunikácií, vytvorí sa na týchto odľahčených komunikáciách nová kapacita (aj keď na nižšej funkčnej úrovni), ktorá umožní nové prerozdelenie dopravy, tento krát vnútromestskej a časti cieľovej. Tým sa odľahčia vnútromestské komunikácie.

Ak sa v I. etape zrealizuje len úsek Jarovce - Rača, potom v súlade s takto nastaveným modelom fungovania dopravy sa postupom času diaľnica D2 a cesta I/2 zahltia a zákonite vyvolajú potrebu dobudovania celého okruhu D4.

Vzťah k iným strategickým dokumentom

Proces strategického posudzovania vplyvov na životné prostredie bol zameraný na vyhodnotenie cieľov, ktoré mala naplniť vlastná správa o hodnotení, tzn. zdôvodniť opodstatnenosť strategického dokumentu (kapitola II.4) a na vyhodnotenie súladu Doplnku č. 3 strategického dokumentu so stanovenými environmentálnymi cieľmi (kapitoly IV, V a VI). Oba druhy cieľov sa nejakým spôsobom dotýkajú nižšie uvedených strategických dokumentov.

Doplnok č. 3 strategického dokumentu súvisí s nasledovnými strategickými dokumentmi:

- Národný strategický a referenčný rámec
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Konceptie územného rozvoja Slovenska 2011 – zmien a doplnkov č. 1 Konceptia územného rozvoja Slovenska 2011 (ďalej KURS 2011)
- Operačný program Životné prostredie
- Regionálny operačný program (ROP) – cesty II. a III. triedy
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast (2010)
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 - na úrovni štátu, VÚC a miest
- Územné plány BSK a hlavného mesta SR Bratislavy

Ako východisko z hľadiska nadradených cieľov na medzinárodnej úrovni bola prijatá stratégia udržateľného rozvoja EU, ktorá je definovaná dvoma základnými dokumentmi - Udržateľná Európa pre lepší svet: stratégia EU pre udržateľný rozvoj (15. 5. 2001) a Obnovená stratégia udržateľného rozvoja EU prijatá Európskou radou 15. - 16. júna 2006.

Jednou z oblastí definovaných v stratégii je „Zlepšenie systému dopravy a využívania územia“.

Dôležitým prvkom celkovej integrácie do Európskej únie, je vo väzbe na priestorovú integráciu, rozvoj dopravnej infraštruktúry jednotlivých centier a sídiel ekonomického a kultúrno-spoločenského rozvoja, ktorá prispieva ku konkurencieschopnosti, produktivite a rastu ekonomickej a sociálnej kompaktnosti jednotlivých krajín a napomáha budovaniu i ostatnej technickej infraštruktúry. Prispieva aj k zabezpečeniu ochrany prírodného a kultúrneho dedičstva, ochrany životného prostredia a celkovej trvalej udržateľnosti rozvoja územia krajiny a Európy. Vytýčený cieľ znamená sledovať a prispôbiť politiku územného rozvoja k určitým spoločným cieľom a zásadám, kodifikovaných vo viacerých koncepčných materiáloch medzi štátmi Európskej únie, resp. členskými štátmi Rady Európy. Popri týchto koncepčných dokumentoch a materiáloch sú pre územný rozvoj Európy a jednotlivých krajín dôležité aj

dohovory v oblasti sektorových otázok s priestorovými účinkami, ku ktorým patria predovšetkým dohovory v oblasti dopravy a dopravného vybavenia.

Definovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku vychádza z medzinárodných dohôd, ktorými boli zadefinované európske multimodálne koridory a doplnková sieť v trasách medzinárodného a národného charakteru (TINA, TEN-T), resp. sieť európskych ciest s označením „E“ a sieť transeurópskych magistrál (TEM).

Hlavný cieľ Doplnku č. 3 strategického dokumentu, vybudovanie vysoko kapacitnej, rýchlej, bezpečnej a plynulej cesty s vysokým technickým a prevádzkovým komfortom pre zabezpečenie súčasných i výhľadových dopravných nárokov z pohľadu prevažne tranzitnej automobilovej dopravy v riešenom území, bol konfrontovaný s hlavnými environmentálnymi cieľmi Doplnku č. 3 strategického dokumentu. Tie sú najmä dopravno-technického a sociálno-ekonomického charakteru, nadnárodného, národného a regionálneho dosahu. Všeobecné environmentálne ciele s dopadom predovšetkým na oblasť urbánneho komplexu a využitia zeme, ale nepriamo aj na ľudské zdravie, ako aj ďalšie zložky životného prostredia, možno formulovať nasledovne:

- zlepšenie dostupnosti SR, jednotlivých regiónov a ich vzájomného cestného prepojenia;
- riešenie súčasných i výhľadových dopravných požiadaviek vo vzťahu k dopravno-technickým pomerom a kapacitným možnostiam dotknutého regiónu;
- zníženie dopravných problémov v zastavaných územiach dotknutých obcí a mesta Bratislavy;
- zlepšenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti;
- odľahčenie komunikácií vedených územím hl. mesta SR Bratislavy od tranzitnej a čiastočne miestnej a zdrojovej dopravy;
- stimulácia hospodárskeho rozvoja priľahlého a širšieho územia resp. rozvoj podnikateľských aktivít v oblasti priemyslu, služieb, či cestovného ruchu, s čím súvisí vytvorenie pracovných miest;
- zlepšenie hygienických pomerov obytných zón - prerozdelením dopravy a zvýšením plynulosti dopravy sa v širších súvislostiach celkovo zlepši stav znečistenia ovzdušia dopravou a hlukové pomery; ďalšími technickými opatreniami (protihlukové steny) v zastavanom území je možné zmierniť vplyv súčasnej stále narastajúcej intenzity dopravy;
- zníženie rizika havárií - technický štandard diaľnice zabezpečí vyššiu ochranu podložia, najmä vôd pred znečistením z dopravy;
- zvýšenie cestného komfortu, skrátenie jazdného času, zníženie spotreby pohonných hmôt, aj užívateľských resp. verejných prevádzkových nákladov;
- zlepšenie dopravných pomerov na súvisiacich miestnych komunikáciách v rámci vyvolaných súvislostí – prepojením diaľnice na miestny dopravný systém dôjde k prestavbe aj časti miestnych komunikácií a ich technického vybavenia, prípadne sa vybudujú nové;
- Druhotnými, ale nemenej dôležitými environmentálnymi cieľmi by malo byť aj začlenenie diela do krajiny tak, aby vhodná kompozícia a druhová skladba vegetačného osídlenia objektov stavby (napr. násypov, vnútorných priestorov križovatiek) plnila okrem stabilizačnej, protieróznej, deliacej a tlmiacej funkcie aj funkciu krajínotvornú, najmä v intenzívne a polointenzívne urbanizovanom priestore; vhodné architektonické riešenie ďalších objektov ako napr. mostných konštrukcií, oporných a zárubných múrov, protihlukových a ochranných stien, môže byť ďalším estetizujúcim princípom, ktorý zmierni technogénne pôsobenie cesty aj v menej urbanizovanej krajine.

Z ostatných medzinárodných strategických dokumentov boli brané do úvahy:

- Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast (2010)
- BIELA KNIHA - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011)
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete KOM (2011) 650 v konečnom znení,

➤ Stratégia EÚ pre dunajský región.

Z dokumentu „Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast“ vyplýva požiadavka:

- znížiť emisie skleníkových plynov o minimálne 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990; zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %.

Z cieľov vyplývajú pre členské štáty v oblasti dopravy tieto úlohy:

- vyvinúť inteligentné, dokonalejšie a plne prepojené infraštruktúry v oblasti dopravy a energetiky a využívať v plnej miere informačné a komunikačné technológie,
- zabezpečiť v rámci základnej siete EÚ koordinované vykonávanie projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ,
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

V rámci stratégie bolo prijatých sedem hlavných iniciatív, ktoré majú podporovať pokrok v každej prioritnej oblasti. Hlavnou iniciatívou je „Európa efektívne využívajúca zdroje“, ktorej cieľom je vytvoriť rámec pre politiky na podporu posunu smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnemu hospodárstvu. Tento posun pomôže:

- bojovať proti zmene klímy a obmedzovať dôsledky využívania zdrojov na životné prostredie.

Z ďalšieho dokumentu „*BIELA KNIHA - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*“ vyplývajú tieto dlhodobejšie ciele:

- Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.
- Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu.

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Posudzovanie vplyvu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom Doplnok č. 3 zabezpečovalo MDVRR SR ako rezortný orgán. Posudzovanie bolo vykonané podľa Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie (ďalej len „smernica SEA“) a zákona.

NAVRHOVANÉ VARIANTNÉ RIEŠENIA

Podľa rozsahu hodnotenia č. 1702/2012-SCDPKaIP/z. 13538 zo dňa 7. 3. 2012 sa pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie Doplnku č. 3 strategického dokumentu určil okrem nulového variantu variant uvedený v oznámení a ďalšie relevantné varianty prepojenia diaľničných koridorov D1 a D2 s možnosťou pripojenia na cestné komunikácie na rakúskej strane A6 a S8, navrhované v rámci pripomienok k oznámeniu.

Na základe určeného rozsahu hodnotenia, po zohľadnení účelov a cieľov strategického dokumentu, dopravných možnosti a požiadaviek verejnosti vyplývajúcich z pripomienok a konzultácií k rozsahu hodnotenia boli do posudzovania zaradené nasledovné varianty vedenia trasy diaľnice D4 a ich porovnanie s nulovým variantom:

Variant č. 1:

štátna hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR v dĺžke cca 49,0 km;

Variant č. 2:

štátna hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji - Senec (peáž D4 s D1) – Pezinok –

Lozorno – križovatka Stupava juh (peáž D4 s D2) – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR v dĺžke cca 80,0 km;

Variant č. 3:

Krasňany – Lamač.

Návrhy variantných riešení vedenia diaľnice D4 na posúdenie podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. vychádzajú z požiadaviek orgánov štátnej správy a samosprávy (variant 1) a zainteresovanej verejnosti (varianty 2 a 3)..

Stručný popis jednotlivých variantov

Variant č. 1

Vzhľadom k tomu, že diaľnica D4 bola v platnom strategickom dokumente, ktorým je „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest“ plánovaná od št. hranice Rakúsko/SR a križovatky s D2 s možným pokračovaním v trase nultého okruhu Bratislavy, a zároveň bola súčasťou ďalších územnoplánovacích dokumentov, projektová príprava a realizácia jednotlivých úsekov navrhovanej trasy diaľnice D4, sa kontinuálne pripravovala a zabezpečovala. Na základe potreby priorit realizácie, bola celá trasa navrhovanej diaľnice D4 rozdelená na päť čiastkových, na seba nadväzujúcich úsekov:

Úsek	Popis trasy	Dĺžka úseku v km
I. úsek	štátna hranica RR/SR – Jarovce	2,3
II. úsek	Jarovce (križovatka D2/D4) - Ivanka pri Dunaji, sever (križovatka D1/D4)	22,7
III. úsek	Ivanka pri Dunaji, sever (križovatka s D1/D4) – Záhorská Bystrica (križovatka I/2 s D4)	16,8
IV. úsek	Záhorská Bystrica (križovatka I/2 s D4) – Stupava juh (križovatka D2/D4) - Devínska Nová Ves (križovatka II/505 s D4)	3,2
V. úsek	Devínska Nová Ves (križovatka II/505 s D4) – štátna hranica SR/RR	3,6
D4 celkom	štátna hranica RR/SR – Jarovce (križovatka s D2) – Ivanka pri Dunaji (križovatka s D1) – Záhorská Bystrica – Stupava juh (križovatka s D2) - Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR	48,6

Uvedené úseky podľa Variantu č. 1 sú v súčasnosti v rôznom štádiu prevádzky a prípravy realizácie.

V prevádzke sú tieto úseky:

- úsek navrhovanej trasy diaľnice D4 od štátnej hranice RR/SR po križovatku diaľnice D4 s diaľnicou D2 Jarovce v dĺžke **2,3 km**; úsek začína na hraničnom prechode RR/SR a končí v mimoúrovňovej križovatke (ďalej len „MÚK“) diaľnic D2 a D4, Jarovce. Úsek je v prevádzke od 06/1999.
- polovičný profil IV. úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – križovatka Stupava juh - Devínska Nová Ves v dĺžke **3,2 km**; trasa vedie od MÚK Záhorská Bystrica (križovatka D4 s cestou I/2) po križovatku Devínska Nová Ves (križovatka D4 s cestou II/505). Úsek je v prevádzke od 08/2011.

V príprave sú tieto úseky:

II. úsek - D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever (križovatka s D1)

Úsek začína v MÚK „Jarovce“, v ktorej sa navrhovaná trasa diaľnice D4 pripája na existujúcu trasu diaľnice D2. Trasa pokračuje severne od MČ BA - Jarovce, mimoúrovňovo (mostom) križuje železničnú trať Bratislava – Rusovce, cestu I/2. Od MÚK „Rusovce“ pokračuje mostom (dl. 2,722 km) ponad Jarovské rameno a hlavný tok rieky Dunaj zeleným variantom „E“. V km 5,2 za estakádou prechádza na variant červený „C“, na ktorý sa pripája v km 7,0 pred MÚK Ketelec s plánovanou rýchlostnou cestou R7. V km 10,884 mimoúrovňovo križuje cestu I/63 MÚK „Rovinka“. Ďalej pokračuje cez železničnú trať Bratislava – Dunajská Streda severne od obce Most pri Bratislave, kde by v budúcnosti by mala mimoúrovňovo križovať nový, rýchlostnú

cestu Bratislava – Vlčkovce a cestu II/572. Prepojenie oboch ciest s diaľnicou D4 bude v jednej MÚK Most pri Bratislave prostredníctvom kolektorových pásov.

Trasa D4 ďalej pokračuje pred vzletovo-pristávacou dráhou VPD 13-31 Letiska M. R. Štefánika a mostom križuje Malý Dunaj. V tomto úseku diaľnica D4 vedie v záreze tak, aby rešpektovala ochranné pásma predĺženej dráhy VPD 13-31 letiska. Ďalej prechádza mostom ponad budúcu vodnú plochu Zelená voda (západný okraj ťažobného priestoru). Trasa D4 ďalej vedie východne od areálu bývalého poľnohospodárskeho družstva v lokalite Prucká sihoť (ďalej od letiska). Po križovaní s plánovanou VPD 13L–31R letiska diaľnica D4 vedie ďalej na pravom brehu, pozdĺž Šúrskeho kanála, pričom rešpektuje jeho ochranné pásma, mimoúrovňovo (mostom) križuje cestu I/61, výhľadovú komunikáciu medzi miestnou časťou Tanieriky a Sakoň, mimoúrovňovo križuje železničnú trať Bratislava – Galanta. Úsek končí v mieste pripojenia na diaľnicu D1 v MÚK „Ivanka – sever“.

Celková dĺžka I. úseku D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever je cca **22,7 km**.

Záverečné stanovisko z procesu posudzovania, podľa tretej časti zákona bolo vydané 28. 9. 2011 s odporúčením realizácie popísaného variantu vedenia diaľnice D4.

III. úsek - D4 Ivanka pri Dunaji, sever (križovatka s D1) – Záhorská Bystrica (križovatka s cestou I/2)

Úsek Ivanka pri Dunaji, sever – Záhorská Bystrica bol riešený variantne. Vo všetkých variantoch vedenia diaľnice v tomto úseku, ktorý vedie od MÚK Ivanka – sever (križovania s diaľnicou D1) po MÚK Záhorská Bystrica sa uvažuje s tunelom Karpaty.

Proces posudzovania vplyvov tohto úseku, podľa tretej časti zákona, bol vykonaný v rokoch 2008-2012.

Záverečné stanovisko z procesu posudzovania č. 292/2011 -3.4/ml bolo vydané 07. 02. 2012. V záverečnom stanovisku sa odporúčilo posudzovaný úsek projekčne aj stavebne rozdeliť na dve parciálne časti:

- Ivanka sever – križovatka Rača,
- križovatka Rača – Záhorská Bystrica (tunel Karpaty).

Úsek Ivanka sever – križovatka Rača sa na základe výsledkov procesu posudzovania odporučil na realizáciu „*v koridore variantu 7b alebo v jeho modifikovanej verzii z polozapustenej na položený terén (ak by inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum preukázal nevhodnosť zapustenia s ohľadom na nepriaznivé geotechnické a hydrogeologické pomery) s prekrytým (presypaným) tunelom s nasledovnými podmienkami:*

- *preveriť inžinierskogeologické a hydrogeologické podmienky v trase celého úseku a na základe výsledkov prieskumných prác optimalizovať smerové a výškové vedenie diaľnice s dôrazom na úsek v blízkosti Vajnory – zapustenie diaľnice pod terén;*
- *križovatku Rača riešiť v nevyhnutnom rozsahu pre sprevádzkovanie tohto úseku;*
- *prípravu a výstavbu úseku Ivanka sever – križovatka Rača sa odporúča časovo zosúladiť s prípravou a výstavbou predchádzajúceho úseku Jarovce – Ivanka sever;*
- *dodržať ďalšie navrhované opatrenia uvedené v odporúčaných podmienkach pre etapu výstavby a prevádzky činností“.*

Odporúčaný variant 7b

Trasa začína v km 0,575, v násype. Trasa pokračuje krátko v násype na západ súběžne so Šúrskeho kanálom. V úseku okolo zástavby mestskej časti Vajnory pokračuje cca 300 m od jej severovýchodného okraja. V km 1,263 je na kolektoroch umiestnená MÚK Čierna voda, kde trasa diaľnice mimoúrovňovo križuje cestu III/5021.

Navrhovaná trasa pokračuje za mestskou časťou Vajnory súběžne so Šúrskeho kanálom v násype (do výšky 5 m) k východným svahom Malých Karpát. V km 2,524 navrhovaná trasa diaľnice prechádza mostným objektom cez Račiansky potok. V km 3,250 vedie trasa tesne nad úrovňou terénu a pokračuje v násype, ktorého výška je pred MÚK Rača 8 m.

MÚK Rača je posunutá viac na sever, trasa mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina spolu s cestou II/502 (vedie nad železničnou traťou a cestou). V km 3,765 pred križovatkou prechádza mostom nad preložkou poľnej cesty. Za cca 250 m dlhým násypom výšky do 11 m nasleduje most nad vetvou MÚK Rača a ďalšie dva mostné objekty MÚK Rača.

Niveleta trasy sa za MÚK Rača dostáva na úroveň terénu a prechádza do zárezu na úseku cca 300 m.

Pre úsek križovatka Rača – Záhorská Bystrica sa v odporúčaní zo záverečného stanoviska uvádza:

„Úsek križovatka Rača – Záhorská Bystrica v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a taktiež nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice sa odporúča nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica, ale podrobnejšie technicky preštudovať a **posúdiť v novom procese posudzovania** vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica **v širšom koridore variantu 7.**“

Celková dĺžka úseku je **16,78 km**.

Podľa posudzovaného variantu 7 je v km 4,700 umiestnený východný portál tunela Karpaty. Hĺbka zárezu pred tunelom dosahuje 15 m. Celková dĺžka tunela je cca 10 500. Západný portál je umiestnený pri západnom okraji obytnej zástavby obce Mariánka v km 15,200. Tunnel je vybavený jednou vetracou šachtou v km 10,050. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty smeruje z MČ BA - Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž ďalej nespevnenou lesnou cestou (cca 2 km) k výduchu. Po vyústení z masívu Malé Karpaty vedie trasa v hlbokom záreze (podúrovňové vedenie), ktorý je riešený ako presýpaný tunel dĺžky cca 600 m. Za tunelom pokračuje trasa diaľnice zárezom (podúrovňovo) cca do km 15,700. Po MÚK Záhorská Bystrica je trasa vedená mierne nad terénom (max. výška násypu 6 m). Vedenie časti tohto úseku na násype je z dôvodu potreby odvodnenia telesa diaľnice a plynulého pripojenia na rozostavanú MÚK Záhorská Bystrica, kde je koniec úseku.

V. úsek - D4 križovatka Devínska Nová Ves (križovatka D4 s cestou II/505) – št. hranica SR/RR

Trasa je riešená variantne vrátane tunelového variantu a vedie od križovatky Devínska Nová Ves (D4 s cestou II/505) po štátnu hranicu s Rakúskom, kde sa predpokladá pripojenie na plánovanú cestu S8.

O výbere odporúčaného variantu sa rozhodne v procese posudzovania podľa tretej časti zákona, ktorý sa v súčasnosti vykonáva.

Dĺžka V. úseku je cca **3,5 – 3,7 km**.

I., II. a IV. úsek majú vzhľadom na štádium prípravy a realizácie už ustálenú trasu optimalizovanú procesom posudzovania podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z., projektovej prípravy a realizácie. Variantne je v rámci procesu posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z. riešená len časť III. úseku (križovatka Rača – Záhorská Bystrica) a V. úsek.

Variant č. 2

Začiatok Variantu č. 2 po križovatku Ivanka pri Dunaji je totožný s Variantom č. 1. Pokračuje (peáž D4 s D1, v dĺžke 12,8 km) po diaľnici D1 po novú MÚK Chorvátsky Grob (D1/D4).

časť Senec – Pezinok – Lozorno

Trasa časti diaľnice Senec – Pezinok – Lozorno podľa Variantu č. 2 začína v MÚK Chorvátsky Grob (D4/D1) medzi existujúcou MÚK Senec a plánovanou MÚK Triblavina na diaľnici D1. Pokračuje západným smerom na Pezinok v nízkom násype, ktorého výška neprekračuje 5 m, resp. zárezom do hĺbky 2 m. V km 2,615 diaľnicu križuje most na preložke poľnej cesty o dĺžke 59 m. V km 5,450 diaľnica podchádza preložku cesty III/5023 pod mostom dĺžky 59 m.

Medzi obcami Slovenský Grob a Viničné sa ľavotočivým oblúkom dostáva do súbehu s plánovanou preložkou cesty II/502 s ktorou je spojená v MÚK Pezinok. V priestore tejto križovatky 2x prechádza cez Viničniansky potok a 1x kanál Mahulianka mostmi dĺžky cca 20 m.

V km 8,233 jednopoločným mostom prechádza cez kanál Stará Blatiná. Od km 8,500 niveleta diaľnice stúpa až do násypu výšky 12 m, v km 9,732 prechádza ponad preložku II/502 dvojpočným mostom 12 m nad úrovňou terénu.

Trasa rovnakým násypom pokračuje na západ, v km 10,321 desaťpočným mostom dĺžky 310 m prekonáva železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina a súčasné vedenie cesty II/502. Za mostom pokračuje v násype výšky do 6 m.

Pred východným portálom tunela Karpaty v km 10,700, sa trasa dostáva do 9 m vysokého zárezu. Celková dĺžka tunela Karpaty pri tomto variante je cca 12,400 km. Tunel je vybavený dvoma vetracími šachtami. Šachta 1 je umiestnená v km 14,313 variantu SPL. Prístup k výduchu je možný spevnenou lesnou cestou z mesta Svätý Jur (cca 2,500 km západne od okraja zástavby). Šachta 2 je umiestnená v km 19,094 variantu SPL, prístup k jej výduchu je rovnako možný spevnenou lesnou cestou, ktorá spája obce Lozorno, Borinka a príslahlé chatové oblasti.

V km 23,450 v úseku medzi západným portálom tunela Karpaty (v km 23,100) a východným portálom tunela Katušiná (v km 23,600) prekonáva diaľnica D4 údolie s malým vodným tokom mostom dĺžky 45 m.

Celková dĺžka tunela Katušiná je 1,850 km. Jeho západný portál je umiestnený v km 25,450. Od západného portálu tunela Katušiná pokračuje trasa D4 tesne nad súčasným terénom (násyp maximálnej výšky 5 m priamo k existujúcej križovatke MÚK Lozorno (D4 nad D2), za ktorou sa trasa tejto časti Variantu č. 2 končí.

V km 27,068 diaľnica podchádza most na preložke cesty II/501 v novom vedení.

Celková dĺžka časti Senec – Pezinok – Lozorno, tohto variantu je **28,065 km**.

Trasa ďalej pokračuje z MÚK Lozorno po križovatku Stupava juh (peáž D4 s D2 v dĺžke 8,8 km). Úsek od križovatky Stupava juh po štátnu hranicu SR/RR je totožný s Variantom č. 1.

Celková dĺžka trasy D4 podľa Variantu č. 2 je cca **80,0 km**.

Variant č. 2 bol posudzovaný z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z., v rámci III. úseku Ivanka sever – Záhorská Bystrica (záverečné stanovisko z procesu posudzovania č. 292/2011 z 7. 2. 2012). Na základe výsledkov posudzovania **neboli Variant č. 2 pre ďalšiu prípravu odporúčaný.**

Variant č. 3

Vedenie trasy a popis aspoň minimálneho technického riešenia Variantu č. 3 neboli pre posudzovanie k dispozícii. Vedenie časti diaľnice D4 podľa tohto variantu navrhla zainteresovaná verejnosť, bez bližšieho určenia a špecifikácie. K dispozícii bola len trasa, s ktorou sa uvažuje v územnom pláne mesta Bratislava ako s tzv. vonkajším polokruhom.

V územnom pláne hl. mesta SR Bratislavy (Všeobecne záväzné nariadenie hl. mesta SR Bratislavy č. 17/2011 z 15. decembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa VZN hl. mesta SR Bratislavy č. 4/2007, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPN h. mesta SR Bratislavy v znení VZN 12/2008) sa v tejto súvislosti uvádza:

„7.1 Automobilová doprava

- *rezervovať koridory pre výstavbu základného komunikačného systému vonkajšieho dopravného polokruhu v úseku Lamač – tunel pod Karpatmi – Bojnická – Galvániho, vrátane MÚK“.*

Navrhovaná trasa, predĺženie Galvániho – Bojnická – Račianska – diaľnica D2 – MÚK Lamač je v Územnom pláne mesta Bratislava uvažovaná v koncepcii dopravnej obsluhy mesta Bratislava ako „Vonkajší dopravný polokruh“, ktorým sa majú zabezpečiť vnútromestské dopravné požiadavky na prepojenie západnej, severovýchodnej a východnej oblasti mesta.

Variant navrhovaný zainteresovanou verejnosťou spája dve veľmi rozdielne funkcie dopravnej obsluhy – tranzitnú dopravu (Nultý okruh) a zdrojovú - cieľovú dopravu s vnútromestskou

dopravou (Vonkajší polokruh). Variant č. 3 nie je v súlade s ÚPN hl. mesta SR Bratislavy – **nikdy nebol uvažovaný v diaľničných parametroch.**

Realizáciou navrhovaného Variantu č. 3 v kategórii diaľnice by sa skomplikovala dopravná obsluha západného kvadrantu Bratislavy, kde sa už v súčasnosti budujú a pripravujú ďalšie rozsiahle investície, ktoré budú generovať ďalšiu osobnú a nákladnú dopravu. Zavedenie diaľničnej dopravy do MÚK Lamač by významne skomplikovalo dopravnú obsluhu MČ BA - Lamač, MČ BA - Dúbravka a MČ BA - Devínska Nová Ves v ktorých už k 31. 12. 2012 žilo 57 776 obyvateľov.

Realizáciou Variantu č. 3 by nová trasa diaľnice D4 rozdelila zastavané územie mesta Bratislava, doviedla by tranzitnú dopravu znovu do mesta a nenaplnila by sa funkcia jeho obchvatu.

Vonkajší dopravný polokruh pre cestu nižšej kategórie môže byť výhľadovo vhodný pre vnútromestskú dopravu Bratislavy. Táto skutočnosť bola potvrdená i počas konzultácii s orgánmi územného plánovania.

Vzhľadom na uvedené nebolo možné zahrnúť Variant č. 3 do rovnocenného a porovnateľného hodnotenia s Variantom č. 1 a Variantom č. 2.

Nulový variant

Nulový variant je variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa Doplnok č. 3 strategického dokumentu neprijal a následne nerealizoval.

Ak by sa Doplnok č. 3 strategického dokumentu nerealizoval s narastajúcimi nárokmi dopravy by sa musela vysporiadať existujúca cestná sieť a dopravná situácia v hl. meste SR Bratislave by sa časom mohla stať nezvládnuteľnou. Najviac zaťaženými cestnými komunikáciami by boli diaľnice D1 a D2 a cesty prvej triedy I/2 a I/61, ktoré prechádzajú prevažne zastavaným územím hl. mesta SR Bratislavy.

diaľnica D2

- úsek most Lafranconi nebude kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu už v roku 2015;
- úsek tunela Sitina bude kapacitne vyhovujúci cca do roku 2035;
- úsek Lamač – Polianky bude kapacitne vyhovujúci cca do roku 2025.

diaľnica D1

- úsek Incheba – Ovsiešte bude kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu až do roku 2025;
- úseky z Ovsiešťa po MČ BA - Vajnory nebudú dopravne vyhovujúce už v roku 2015;
- úsek Ružinov – Trnávka bude kapacitne vyhovovať cca do roku 2018;
- v súčasnom období (limitujúcim úsekom je Prístavný most so zaťažením nad 110 000 voz/24 hod.);
- úseky Prístavný most a Prievoz - Ružinov nebudú kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu už v roku 2015;
- úsek Ružinov – Trnávka bude kapacitne vyhovovať len do roku 2018;
- bez ďalšieho premostenia Dunaja navrhovanou diaľnicou D4 môže dôjsť v ďalších úsekoch D1 k dopravnému kolapsu.

cesty I. triedy

- úsek cesty I/2 bude kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu cca do roku 2035;
- úsek cesty I/61 bude kapacitne vyhovovať dopravnému zaťaženiu cca do roku 2017;
- úsek cesty I/63 cez Rovinku a Dunajskú Lužnú a ďalej po Šamorín v krátkom čase možno očakávať kolaps;
- nedosiahlo by sa prerozdelenie dopravy pred vstupom do Bratislavy i z ostatných ciest.

Dopravná prognóza bola súčasťou vypracovania „Štúdie realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4 Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hr. SR/RR, (Dopravoprojekt, a.s.,

2009)“ pre časové horizonty rokov 2015, 2020, 2030 a 2040. Pri dopravnej prognóze sa vychádzalo z geografických a urbanistických daností územia, predpokladaného demografického vývoja dotknutého územia, rozvoja aktivít a funkcií územia, predpokladaného rozvoja komunikačnej siete širšieho územia a predpokladaného vplyvu širších dopravných vzťahov.

Dopravná prognóza bola vypočítaná pre stav

- bez vybudovania diaľnice D4 (nulový stav);
- s vybudovaním diaľnice D4 a rozvojom aktivít v území.

Dopravná prognóza pre nulový stav bola založená na východiskových podkladoch použitých pre spracovanie regionálnych koeficientov rastu dopravy. Ide v zásade o vývoj územia založený na predpokladanom vývoji motorizácie, automobilizácie, dopravných výkonoch a na demografickom vývoji územia.

Okrem toho bez realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu

- nezabezpečilo by sa medzinárodné dopravné prepojenie Slovenska a Rakúska s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku (s mestami Viedeň, Budapešť a Praha) na diaľnicu A6 Viedeň – Budapešť a na navrhovanú rýchlostnú cestu S8 Viedeň - št. hranica RR/SR;
- tranzitná doprava v smere Rakúsko, Maďarsko, Česká republika a Košice a časti zdrojovej a cieľovej dopravy by prechádzali naďalej územím hl. mesta SR Bratislava;
- nevzniklo by dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov diaľnice D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti hl. mesta SR Bratislavy;
- nevyriešili by sa neúnosné dopravné problémy v meste Bratislava a priľahlej časti Bratislavského kraja, ale dochádzalo by k ich ďalšiemu stupňovaniu.

Doprava je okrem iného významným prostriedkom zvyšovania celkovej kvality života obyvateľov. Na to, aby boli naplnené očakávania kvalitnej a bezpečnej dopravnej obsluhy územia je nutné pripraviť dopravnú infraštruktúru tak, aby bola aj cenovo dostupná a spĺňala kritériá na trvalo udržateľný rozvoj. Práve takáto dopravná infraštruktúra umožňuje stabilný ekonomický rozvoj, prístup k vzdelaniu, zamestnaniu, vybavenosti a službám.

V prípade, ak by sa Doplnok č. 3 neprijal v súvislosti s nepriaznivým stavom dopravy na území hl. mesta SR Bratislavy by dochádzalo k zvyšovaniu nepriaznivého vplyvu dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov hl. mesta SR Bratislavy a celého priľahlého regiónu.

VECNÝ A ČASOVÝ HARMONOGRAM PRÍPRAVY A SCHVAĽOVANIA

Proces prípravy Doplnku č. 3 strategického dokumentu

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR prostredníctvom Sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií pripravilo v novembri 2011 Doplnok č. 3 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „**Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest**“, ktorý podlieha zisťovaciemu konaniu podľa § 7 zákona.

Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom

Zisťovacie konanie v prípade zmeny strategického dokumentu s celoštátnym dosahom vykonáva podľa § 17 ods. 4 zákona rezortný orgán, ktorým je v tomto prípade Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len MDVRR SR).

Zisťovacie konanie

Oznámenie o zmene strategického dokumentu s celoštátnym dosahom bolo vypracované podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 zákona a obsahovalo základné údaje o Doplnku č. 3 strategického dokumentu – Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, s uvedením jej charakteru, hlavných cieľov, obsahu, vecného a časového harmonogramu prípravy a schvaľovania, vzťahu k iným strategickým dokumentom a s uvedením orgánu kompetentného na prijatie predmetnej zmeny a druhu schvaľovacieho dokumentu. Strategický dokument s celoštátnym dosahom bol

vypracovaný v jednom variante s tým, že jeho I., II. a IV. úsek majú vzhľadom na štádium prípravy a realizácie už ustálenú trasu optimalizovanú procesu projektovej a environmentálnej prípravy a realizácie. Variantne boli riešené v rámci tretej časti zákona len III. a V. úsek.

Oznámenie o zmene strategického dokumentu s celoštátnym dosahom bolo podľa § 17 ods. 3 zákona doručené Ministerstvu životného prostredia SR dňa 01.12.2011.

Oznámenie bolo zverejnené dňa 22.12.2011 na webovom sídle MŽP SR www.enviroportal.sk a webovom sídle MDVRR SR www.mindop.sk a zároveň bola zverejnená informácia o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku Hospodárske noviny v dňoch 20. - 22. 1. 2012.

MŽP SR súčasne so zverejnením dokumentu oznámilo verejnosti, že stanoviská k Oznámeniu je možné predkladať do 15 dní od zverejnenia. Na MDVRR SR bolo k oznámeniu doručených 28 stanovísk od zainteresovaných subjektov.

Oznam so základnými údajmi o strategickom dokumente bol podľa § 6 ods. 5 zákona zverejnený na vývesnej tabuli magistrátu, na www.bratislava.sk a v tlači. Do oznámenia bolo možné nahliadnuť v dňoch od 19.12.2011 do 8.1.2012 na prízemí budovy Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy.

Po ukončení zisťovacieho konania vydalo MDVRR SR v zmysle § 7, ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. rozhodnutie č. 01702/2012-SCDPKIP/06946 z 31.1.2012, podľa ktorého sa predmetný strategický dokument bude posudzovať podľa § 8 až 14 zákona. Informácia bola zverejnená na www.mindop.sk dňa 31.01.2012.

Rozsah hodnotenia

MDVRR SR ako rezortný orgán v spolupráci s MŽP SR určili podľa § 8 zákona s prihliadnutím na doručené stanoviská, ktoré boli prejednané na prerokovaní dňa 02.03.2012, rozsah hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom pod číslom 1702/2012/-SCDPKaIP/z. 13538 zo dňa 7.3.2012.

Zdroj pre určenie cieľov SEA predstavujú požiadavky uvedené v rozsahu hodnotenia, ktoré sú uvedené v prílohe č. 6 až 8 správy spoločne s odkazmi na príslušné časti správy, kde sú tieto rozpracované. Rozhodujúcimi cieľmi, ktorými sa správa zaoberá sú:

- Určenie variantnosti trasovania diaľnice a výber optimálneho variantu.
- Zdôvodnenie potreby novej cestnej komunikácie (diaľnice D4) na základe analýzy súčasného stavu a dopravno-inžinierskej prognózy intenzity dopravy a dopravnej záťaže existujúcich komunikácií i navrhovanej cestnej komunikácie.
- Posúdenie vplyvu navrhovaného vedenia cestnej komunikácie na územia NATURA 2000 a ostatné územia chránené podľa osobitných predpisov (národná sústava chránených území, vodohospodársky chránené územia).
- Uviesť väzbu Doplnku č. 3 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na Konceptiu územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Konceptie územného rozvoja Slovenska 2011 – zmien a doplnkov č. 1 Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001, ÚPN VÚC Bratislavského kraja a na územné plány dotknutých obcí.
- Zhodnotiť vplyv Doplnku č. 3 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom z hľadiska cezhraničných environmentálnych vplyvov.
- Posúdenie strategického dokumentu vo vzťahu k environmentálnym cieľom.

Rozsah hodnotenia bol zverejnený v dňoch 16. - 18. marca 2012 v Hospodárskych novinách.

K rozsahu hodnotenia boli doručené pripomienky od 7 subjektov, ktoré boli zapracované do rozsahu hodnotenia.

Správa o hodnotení

V zmysle rozsahu hodnotenia a došlých stanovísk k oznámeniu zabezpečilo MDVRR SR vypracovanie správy o hodnotení (podľa § 17 ods. 6). V zmysle rozsahu hodnotenia boli pre správu o hodnotení určené okrem nulového variantu a variantu uvedeného v oznámení aj ďalšie reálne varianty napojenia diaľničných koridorov D1 a D2 s možnosťou pripojenia na cestné

komunikácie na rakúskej strane A6 a S8, navrhované v rámci pripomienok a konzultácii k oznámeniu.

Výsledok posúdenia bol uvedený v správe o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie (ENPRO Consult, s.r.o., november 2012) a zverejnený na webovom sídle www.enviroportal.sk a na webovom sídle MDVRR SR www.mindop.sk. dňa 10. decembra 2012.

Ku správe o hodnotení zaslalo stanoviská 28 dotknutých subjektov.

Verejné prerokovanie

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa uskutočnilo dňa 20. 12. 2012 v priestoroch MDVRR SR, Nám. slobody č. 6, v zasadacej miestnosti č. 5 na 1. poschodí o 15:00 hod.

Vzhľadom na závažnosť odbornej problematiky a charakter pripomienok doručených v stanoviskách uplatnených pri verejnom prerokovaní správy o hodnotení strategického dokumentu Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako rezortný orgán podľa §17 ods. 2 v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia SR rozhodlo o opätovnom zvolaní verejného prerokovania.

Dňa 13.2.2013 bola zaslaná zo strany MDVRR SR informácia o druhom prerokovaní správy o hodnotení na MŽP SR.

Informácia o opätovnom zvolaní verejného prerokovania návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bola zverejnená podľa § 17 ods. 7 zákona v hromadnom informačnom prostriedku s celoštátnym dosahom - Hospodárske noviny dňa 4. marca 2012 a na webovom sídle MDVRR SR www.mindop.sk.

Druhé verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa uskutočnilo dňa 14. marca 2013 o 16:00 hod. na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Nám. slobody č. 6, v zasadacej miestnosti č. 5 na 1. poschodí.

Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracoval ENPRO Consult, Martinengova 4, 811 02 Bratislava, v novembri 2012, podľa § 17 ods. 6 a prílohy č. 4 zákona, ako aj v súlade s ustanovením článku 5 a prílohou č. I smernice SEA. Zodpovedná riešiteľka Ing. Viera Husková.

Stanoviská a ich vyhodnotenie

Do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na MDVRR SR a MŽP SR 28 stanovísk.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, Odbor environmentálneho posudzovania (list č. 3028/2012-3.4/ml – žiadosť o doplnenie, zo dňa 9.1.2013) v liste uvádza že po preštudovaní dokumentu a porovnaním s rozsahom hodnotenia (bod 10. v súvislosti so stanoviskom k Oznámenie) dospeli k záveru, SOH je potrebné doplniť o:

- Relevantný výpočet preukazujúci vykonanie výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru, vrátane preukázanej opodstatnenosti výstavby a budúceho využitia diaľnice D4.
- Jasné odôvodnenie účelu a opodstatnenosti stavby z dopravného hľadiska, ktoré by malo vychádzať z uvedenia podielu mestskej a tranzitnej dopravy a podielu nákladnej a osobnej dopravy. Určujúcim vstupom pre ekonomické výpočty je dopravný rozbor, resp. prognóza dopravných intenzít, ktorá vychádza z pravidelného sčítania dopravy a je premietnutá do generelu dopravy.
- Dopravnú analýzu, z ktorej by sa dalo vyvodiť opodstatnenie budovania a opodstatnenie trasovania, čo sú dve rôzne veci.

- V 1. úseku sme upozorňovali na skutočnosť, že podľa §15 ods.4 zákona č. 24/2006 Z.z. v prípade, že má strategický dokument negatívny vplyv na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy alebo biotopy prioritných druhov, môže byť schválený iba z dôvodov týkajúcich sa ľudského zdravia, verejného poriadku, bezpečnosti SR, významného vplyvu na zlepšenie životného prostredia, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi z hľadiska verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení nevyhnutných na zabezpečenie ochrany a celistvosti súvislej sústavy chránených území. Je potrebné preukázať – naliehavý dôvod výstavby diaľnice D4.

MDVRR SR, sekcia výstavby – (interný list adresovaný Odboru pozemných komunikácií) (*list č.SCDPK/z.70083*), zo dňa 28.12.2012) v liste uvádza, že sa k predmetnej veci vyjadruje na základe žiadosti o stanovisko k návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a k SOH vplyvov strategického dokumentu.

Pripomienky: Vo všetkých častiach materiálu požaduje uvádzať názov schválenej koncepcie územného rozvoja Slovenska v jej úplnom názve: "Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001".

"KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001" boli na základe požiadaviek orgánov štátnej správy na úseku cestnej dopravy obstarané v súlade s prílohou č.2 k zákonu č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ a ani „Správa o hodnotení“ tento právny dokument vôbec neuvádza a navrhuje v niektorých trasách rozdielne čiastočne trasovanie diaľnic a rýchlostných ciest. Tieto trasy sa v oboch materiáloch líšia a nie sú v súlade ani s grafickou prílohou č.1 predloženého materiálu. Niektoré trasovania sú sporné. Napr. R2 – štátna hranica ČR/SR Drietoma – Trenčín. Túto trasu odmieta ČR, trasa R8 sa tiež uvádza v inej trase a neuvádza sa v SOH.

K hodnoteniu trasy D4 nemajú pripomienky. Podporujú jej realizáciu v trase podľa KURS 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1: 11.8.2. (Kittsee) – Bratislava (Jarovce) – Rovinka – Ivanka pri Dunaji sever – Bratislava/Rača – Marianka – Stupava juh – (Marchegg) (diaľnica D4).

MDVRR SR, sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov – (vnútorný list č.12517/2012/2243 SZEÚ-72887, zo dňa 19.12.2012, adresovaný Sekcii cestnej dopravy a pozemných komunikácií) vo svojom stanovisku uvádza, že materiál berie na vedomie a nemá k nemu vecné pripomienky.

Ministerstvo hospodárstva SR, (*list č.3664/2012-3100*, zo dňa 8.1.2013) v stanovisku uvádza, že k predloženému materiálu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3“ neuplatňuje pripomienky.

Ministerstvo financií SR, sekcia európskych fondov (*list č.MF027389/2012-541 106387/2012*, zo dňa 21.12.2012) v stanovisku uvádza, že k predmetnému dokumentu nemá pripomienky. Upozorňuje MDVRR SR ako rezortný orgán podľa §17 ods.6 zákona, že materiál je potrebné doplniť o vplyv na rozpočet verejnej správy. Ak má materiál vplyv na rozpočet verejnej správy je potrebné doplniť doložku vybraných vplyvov a predložiť ju na posúdenie MF SR.

Ministerstvo kultúry SR, sekcia kultúrneho dedičstva (*list č.MK-308/2013-221/54*, zo dňa 3.1.2013) v stanovisku požaduje:

V kapitole V „Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie“, bod 1, podnadpis „Archeologické a paleontologické náleziská a kultúrne hodnoty“ (s.126) preformulovať jednotlivé body č.1,2,5 a 6 nasledovne:

- Na základe príslušného rozhodnutia krajského pamiatkového úradu zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.
- Pri zemných prácach pri zakladaní stavieb postupovať v súlade so zákonom č.49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov, t.j. vždy na základe príslušného rozhodnutia krajského pamiatkového úradu.

- V prípade identifikovania náhodných archeologických nálezov alebo paleontologických nálezov bezodkladne informovať príslušný krajský pamiatkový úrad.
- Akékoľvek aktivity, ktoré by mohli mať vplyv na kultúrne pamiatky, pamiatkové územie, alebo iné kultúrne hodnoty dotknutého územia realizovať výlučne na základe rozhodnutia príslušného krajského pamiatkového úradu a v súlade s ním.

Odôvodnenie:

V materiáli sa opakovane nesprávne namiesto príslušného krajského pamiatkového úradu uvádza Archeologický ústav SAV, ktorý však nemá postavenie štátneho orgánu ani nedisponuje rozhodovacími kompetenciami.

MK berie na vedomie spôsob zapracovania pripomienok, formulovaných v liste č. MK-245/2012-51/81 z 3.1.2012.

Ministerstvo spravodlivosti SR, Sekcia ekonomiky (list č.76813, zo dňa 18.12.2012) v stanovisku uvádza, že k návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie nemá pripomienky.

Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúry (list č.SEMal-25-985/2012, zo dňa 21.12..2012) vo svojom stanovisku uvádza, že k návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a k SOH vplyvov SD „Nový projekt diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3“ nemá pripomienky. Odporúča vedenie trasy diaľnice D4 podľa Variantu č.1.

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR, Odbor európskych politík EÚ (list č.474.258/2012-EUPO, zo dňa 19.12..2012) vo svojom stanovisku uvádza, že k návrhu zverejneného dokumentu a k SOH vplyvov na životné prostredie nemá žiadne vecné pripomienky.

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (list č.ZOO414-2013-IKŽO, zo dňa 4.1.2013) vo svojom liste uvádza nasledovné:

Na územia, ktoré sú predmetom riešenia doplnku č.3 predmetného SD sa nevzťahuje ochrana záujmov podľa zákona č.538/2005 Z.z. /kúpeľné územia kúpeľných miest, ochranné pásma liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov, klimatické podmienky vhodné na liečenie/ a vzhľadom k tejto skutočnosti sa k realizácii jednotlivých variantov nevyjadrujú.

Z formálneho hľadiska k SOH – k textu na str.41, stať Termálne a minerálne pramene v okresoch ktoré sú v texte state uvádzané, že sa tu nachádzajú minerálne a termálne vody majú pripomienku v tom, že tieto vody nie sú uznané za prírodné liečivé a ani za prírodné minerálne vody podľa zákona č.538/2005 Z.z. resp. podľa predchádzajúcich predpisov. Preto je potrebné v prvej a druhej vete uvádzať terminologicky správne informácie a namiesto slov „prírodné zdroje stolových, liečivých a minerálnych vôd“ uvádzať slová „termálne a minerálne vody“, taktiež takto odporúčame opraviť i názov state.

Bratislavský samosprávny kraj, Ing. Pavol Frešo, predseda (list č.16529/2012, zo dňa 2.1.2013) vo svojom stanovisku uvádza:

Odbor ÚP, GIS a ŽP:

V SOH sú porovnávané 3 varianty trasovania diaľnice D4. Na základe dostupných informácií Variant č.1 sa z hľadiska dopravného riešenia, ekonomického, sociálneho, vplyvu na urbánne prostredie a vplyvu na zdravie obyvateľstva javí jednoznačne ako najvýhodnejší. Z environmentálneho hľadiska sa predpokladá negatívny vplyv realizácie Doplnku č.3 SD na územia Natura 2000 vo všetkých posudzovaných variantoch.

V SOH chýba vyhodnotenie vplyvu znečistenia ovzdušia z dopravy, hlavne prachových častíc PM10 (Stratégia redukcie PM10) na životné prostredie.

Upozorňuje na chybné uvádzanie dátumu výrubu drevín (výrub drevín podľa zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny je možné realizovať v čase od 1.10 do 31.3.)

Odbor dopravy:

Na str. 71 v odstavci Cestná doprava je uvedené: Územím BSK vedú a sú plánované nasledovné cestné komunikácie (v druhej odrážke) rýchlostné cesty R1; R7. Pritom v texte hodnotenia je na str.7, okrem iných definovaná aj rýchlostná komunikácia R1 v trase: Trnava –

Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na D1). Všetky uvedené mestá sú mimo BSK. Bolo by vhodné uviesť aspoň predpokladané trasovanie R1 cez územie BSK.

BSK súhlasí so SOH strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3“, po zapracovaní vyššie uvedených pripomienok a trvá na navrhnutí a realizácii opatrení v prípade preukázania závažného vplyvu na územia Natura 2000 ako aj kompenzačných opatrení.

Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie, Odbor dopravnej politiky (list č.03964/2013/SHS-002, zo dňa 3.1.2013) vo svojom stanovisku uvádza, že k návrhu strategického dokumentu nemá pripomienky.

Banskobystrický samosprávny kraj, Odbor regionálneho rozvoja (list č.4616/2013/ODDUPZP-002 688/2013, zo dňa 8.1.2013) vo svojom stanovisku uvádza, že k návrhu strategického dokumentu nemá pripomienky.

„Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok 3“, rieši kompletnú trasu diaľnice D4, a to prepojenie s D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti mesta. Nakoľko v Banskobystrickom samosprávnom kraji nie je zrealizovaná a ani sa s realizáciou diaľničnej siete neuvažuje, samosprávny kraj sa k trase D4 nevyjadruje.

V predložennom SD na str. 9 sú aj rýchlostné komunikácie, ktoré sú aj súčasťou grafickej prílohy), a sú z hľadiska rozvoja kraja podstatné, riešené sú aj v KURS 2001 a následne aj v jeho zmenách a doplnkoch KURS 2001. Banskobystrický samosprávny kraj ich má riešené aj v záväznej časti územného plánu regiónu (ÚPN VÚC BBK).

V rýchlostnej ceste R1 – Trnava – Nitre – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (prepojenie na diaľnicu D1) je zmena dĺžky zo 161 km na 216 km. Toto prepojenie na D1 je jednou z priorít BBSK (trasa po severný obchvat Banskej Bystrice je ukončená a v prevádzke).

Doplnené sú aj siete o cestné ťahy (v BBSK):

- Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec
- Lučenec – Filákov – hranica SR/MR.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva SR (list č. HŽP-9254/12, zo dňa 31.12.2012) vo svojom stanovisku uvádza, že s návrhom strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č. 3“ a správou o hodnotení predmetného strategického dokumentu súhlasí.

Požaduje, aby v následných stupňoch posudzovania, územného konania bola úradu predložená podrobná dokumentácia predpokladaného prekročenia prípustných hladín hluku v životnom prostredí hlukovou štúdiou spolu s návrhom protihlukových opatrení.

Hlavné mesto SR Bratislava (list č. MAGS OUP-57578/12, zo dňa 15.1.2013) vo svojom stanovisku informuje o tom, že po obdržaní listu z MDVRR SR, (v ktorom sa okrem iného uvádzalo, že plné znenie strategického dokumentu Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č. 3 ako aj SOH tohto dokumentu sú v plnom rozsahu uverejnené na internetovej stránke MDVRR SR), bola verejnosť informovaná na oznamom na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch 20.12.2012 do 10.1.2013, na [www. bratislava.sk](http://www.bratislava.sk), v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu.

Ďalej uvádza, že cieľom predloženého SD je upresniť vedenie trasy diaľnice D4 od križovatky Jarovce (križovatka s D2) po štátnu hranicu SR/RR v trase nultého okruhu, stanoviť jej celkovú predpokladanú dĺžku a súčasne dokompletizovať sieť diaľnic v SR. Výstavbou diaľnice D4 sa vytvorí v porovnaní s existujúcim stavom, kvalitatívne ako aj kapacitne lepšie dopravné podmienky v dotknutom území. Predpokladá sa zlepšenie predovšetkým v dopravnej dostupnosti územia v dosahu navrhovanej diaľnice, v znížení nehodovosti a v skrátaní

dopravných vzdialeností, ktoré zároveň úzko súvisia so šetrením času a energie a zároveň so skvalitnením životného prostredia. Navrhovaná trasa diaľnice D4 bola posudzovaná v rozsahu zodpovedajúcom etape posudzovania v troch variantoch.

Doplnok č.3 strategického dokumentu bol posúdený z hľadiska vplyvov jeho implementácie na životné prostredie. Identifikované vplyvy SD Doplnku č.3 v procese strategického hodnotenia (SEA) sú zhodné s predpokladanými vplyvmi, ktoré boli zistené v procese posudzovania navrhovanej činnosti podľa tretej časti zákona (EIA) a budú následne spresnené v etape povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov pre environmentálne i dopravné najpriateľnejší variant vedenia trasy diaľnice podľa Variantu č.1 a povolenie činnosti bude podmienené realizáciou opatrení na elimináciu identifikovaných vplyvov.

Z hľadiska územného plánovania - posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl.m. Bratislavy, 2007, schválený MsZ uzn. č.123/2007 z 31.5.2007 v znení zmien a doplnkov uvádza:

- Variant č.1 korešponduje s celkovou koncepciou územného rozvoja mesta a jeho dopravnou obsluhou automobilovou dopravou.
- Grafické prílohy predloženej SOH by mali byť aktualizované v súlade s popisom v textovej časti tzn. Aj príloha „Prehľadná situácia“ by mala obsahovať aktuálnu schému trasovania navrhovaných 3 variantov z r. 2012 a nie z r. 2009.

Z hľadiska dopravného plánovania:

Vybudovaním nového diaľničného ťahu D4 sa naplnia 4 základné ciele:

- medzinárodné dopravné prepojenie Slovenska s Rakúskom, s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku,
- dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov diaľnice D1 a D2,
- odklonenie tranzitnej dopravy z územia hl. mesta SR Bratislavy v smere Rakúsko, Maďarsko, Česká republika a Košice,
- riešenie dopravných problémov v meste Bratislava a v priľahlej časti Bratislavského kraja. Odporúčaný je Variant 1, ktorý je najbližšie k trasovaniu v zmysle ÚPN, ale nie je celkom zhodné najmä v priestore Jaroveckého ramena.

Stanovisko:

Hlavné mesto SR Bratislava v plnom rozsahu podporuje doplnenie projektu výstavby diaľnic o celú trasu D4 a vzhľadom na súčasné zvyšujúce sa preťaženie prejazdnych úsekov ciest a miestnych komunikácií na jeho území potvrdzuje mimoriadnu naliehavosť urýchleného budovania diaľnice D4.

Navrhovaná trasa Variantu 1, v úseku Jaroveckého ramena nie je zhodná s ÚPN, preto magistrát požaduje na trasovaní v zmysle platného ÚPN hl.m. SR Bratislavy.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry:

Križovatky Rovinka a Rača - variantné návrhy požadujeme doriešiť s ohľadom na jestvujúce a navrhované energetické zariadenia prenosovej a distribučnej sústavy (400/110/22 kV) a v zmysle riešení, ktoré sú uvedené v platom ÚPN mesta. Na tieto skutočnosti už upozorňovali. Predložený SD treba nevyhnutne prerokovať s prevádzkovateľmi jednotlivých sústav, tj. SEPS a.s. a ZSE – Distribúcia.

Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia svoje stanovisko zaslali už k oznámeniu o strategickom dokumente pod č. MAGS OUP-59997/11-422062, OUP-1061/11, SEA č.46 zo dňa 22.12.2011 zaslané na MDVRR SR, odboru pozemných komunikácií. Zástupcovia Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy sa zúčastnili 30.11.2012 na MDVRR SR „Konzultácií podľa §63 zákona“ kde sa operatívne vyjadrili ku konzultovaným otázkam/problémom. Dňa

20.12.2012 sa zúčastnili aj verejného prerokovania SOH a návrhu strategického dokumentu a k diskutovaným problémom zaujali stanoviská.

Dielčie pripomienky k SOH SD:

- Upozorňuje, že v kap. III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, v časti 1.2 Geologické pomery- v tab. 2 a 3 uvádzané chránené ložiskové územie Devínska Nová Ves III. – Glavica už bolo vyňaté zo zoznamu chránených ložiskových území. Aktuálny stav odporúča konzultovať s Obvodným banským úradom Bratislava.
- Do časti skeletovitost', ta.č.5 Zastúpenie kategórií skeletovitosti pôdy v dotknutých okresoch a do časti Hĺbka pôdy, tab. č.6 Zastúpenie kategórií hĺbky pôdy v dotknutých okresoch požaduje doplniť údaje za okres Bratislava II.
- Do časti obyvateľstva, podčasti Poľnohospodárstvo, do tabuľky č.31 Štruktúra a výmera PP v dotknutých okresoch k 31.12.2011 a do podčasti Lesné hospodárstvo (do tab. č.32) požadujeme doplniť údaje za okres Bratislava II.
- Domnieva sa, že v časti Zdravotný stav obyvateľstva (v tab. na str. 72) je nesprávne uvedený údaj o strednej dĺžke života žien za Bratislavský kraj – 89,48 rokov, nakoľko dielčie číselné údaje za okresy Bratislava I až V a okresy Pezinok, Senec a Malacky sú nižšie.
- V časti Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené, podčasti Horninové prostredie (str.96) je uvedené, cit.: Vzhľadom na to, že prevažnú časť posudzovaného územia tvoria dobre priepustné štrkopieskové uloženiny, náchylnosť na kontamináciu hornín je veľmi pravdepodobná“. Odporúča túto vetu korigovať nasledovne: „Vzhľadom na to, že prevažnú časť posudzovaného územia tvoria dobre priepustné štrkopieskové uloženiny, je vyšší predpoklad šírenia kontaminantov aj v horninovom prostredí“.
- V časti Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené, podčasti Pôda (str. 96-97) je uvedené, že cit.: “V súčasnosti sa znižuje množstvo aplikovaných chemických látok a obsah cudzorodých látok sa postupne stabilizuje na limitných hodnotách“, s takýmto konštatovaním nie je možné z odborného hľadiska celkom súhlasiť, a preto odporúča do tejto podčasti správy uviesť zdroj použitých informácií.
- V časti Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené, podčasti Voda (str.97) je v kontexte priemyselných zdrojov znečisťovania vôd uvedený aj Slovenský hodváb, a.s. Senica. Poznamenáva, že SH Senica je už dlhšie vo fyzickej likvidácii (asanácia objektov výrobného areálu).
- V časti Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené, podčasti Ovzdušie (str.97) odporúča okrem uvedeného NOx doplniť znečisťovanie ovzdušia v Bratislave najmä prachovými časticami PM10 a PM2,5.
- Ku kap. V. Navrhované opatrenia... – voči opatreniam uvedeným v tejto kapitole nemá výhrady, či doplnenia a odporúča ich plniť tak, ako je to uvedené v SOH.
- Ku kap. VI. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer SD a opis toho, ako bolo vykonané hodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky a neurčitosti – voči zhodnoteniu jednotlivých variantov, vrátane nulového variantu uvedenému v tejto kapitole nemá vážnejšie pripomienky. Zdôvodnenie odporúčaného Variantu 1 (str.132-134) považuje za korektné aj v kontexte definitívneho environmentálne najpriateľnejšieho vedenia trasy podľa odporúčaného Variantu č.1 po komplexnom ukončení procesov posudzovania jednotlivých úsekov celej trasy diaľnice D4 podľa tretej časti zákona (EIA) a pri

posudzovaní V. úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR i podľa štvrtej časti zákona (posudzovanie vplyvov presahujúcich štátne hranice).

Celkové zhodnotenie procesu posudzovania a odporúčenie najvýhodnejšieho variantu:

Na základe výsledkov posudzovania SOH sa odporúča vedenie trasy diaľnice D4 podľa Variantu č.1: štátna hranica ST/RR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Stupava juh – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR.

S ohľadom na vyššie uvedené a na základe nášho odborného posúdenia za environmentálne a dopravné najvýhodnejšie riešenie považujeme realizáciu Variantu č.1 „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnku č.3“.

Mestská časť Bratislava Devínska Nová Ves (list č.191/2013, zo dňa 7.1.2013) v stanovisku uvádza:

Rieka Morava a jej príslušné územie je zaradené medzi lokality chránené Ramsarskou konvenciou. V trase dotknutého variantu diaľnice D4 sa pri rieke Morave nachádzajú viaceré významné biotopy národného a európskeho významu a uvedená lokalita je intenzívne využívaná obyvateľmi Devínskej Novej Vsi na rekreáciu. MČ má záujem na rozvíjaní turizmu spolu so zachovaním prírodných zdrojov v páse popri rieke Morave, nedávne otvorenie cyklomosta medzi Devínskou Novou Vsou a rakúskym Schlosshofom túto funkciu posilňuje.

Ako dotknutá obec podľa zákona NR SR č.24/2006 Z.z. z predložených variantov trasy diaľnice D4 uprednostňuje len variant tunelový (razený tunel).

Žiada o dôkladné preverenie a posúdenie aj vedenie trasy koridoru diaľnice D4 severnejšie od Marcheggského mostu. Na rakúskej strane bol v rámci procesu SEA posudzovaný aj variant Anghern - Záhorská Ves, pokračovanie tohto variantu na slovenskej strane hodnotené nebolo, rovnako ako nebol hodnotený ani iný variant vedúci v širšom okolí severnejšie, ktorý by bol bližšie pre tranzit z priemyselných lokalít v Lozorne a Malackách.

Obec Marianka, list č. B/2013/25 zaslaný na MDVRR SR, dňa 7.1.2013 vo svojom stanovisku uvádza:

Strategický dokument má byť predložený na schválenie Vláde SR a vzhľadom k tomu, že navrhovaná diaľnica by bola verejnou investíciou, tak príprava a realizácia takejto investície je prípustná len vtedy ak sa štandardnými postupmi preukáže jej ekonomická efektívnosť. Určujúcim vstupom pre ekonomické výpočty je dopravný rozbor resp. prognóza dopravných intenzít. Požiadavka na doloženie ekonomického prepočtu realizácie jednotlivých úsekov a zdôvodnenie ekonomickej naliehavosti Doplnku č.3 z národných zdrojov má byť súčasťou kapitoly X Správy – Informácia o ekonomickej náročnosti.

Taktiež žiadnymi dopravnými analýzami nebolo podložené, že výstavba diaľnice D4 doprave v meste pomôže a taktiež nebolo deklarované, že prejazd po diaľnici nebude spoplatnený, aby mohol slúžiť aj ako mestská komunikácia, tzv. nultý okruh mesta. Absenciu relevantných aktuálnych dopravných analýz potvrdzuje aj stanovisko MDVRR SR č. 13550/2012/SZEÚ/z.31475 zo dňa 31.5.2012.

BSK v rámci prípravy nového územného plánu spracoval Územný generel dopravy BSK, ktorý na základe dostupných informácií nepreukázal spoločenskú požiadavku na tranzitnú diaľničnú prepravu v smere východ – západ. Spracovateľ nevyužil aktuálny územnoplánovací podklad k novému UPN BSK, Územný generel BSK 2012, ktorý predmetný ťah podrobne opisuje. Zatriedenie dopravného ťahu by malo následne vyplývať z dopravných analýz a celospoločenskej požiadavky a nie naopak.

SOH vychádza vo viacerých častiach z posudzovaných variantov vypracovaných z predchádzajúcich správ EIA. Napriek tomu, že závery a odporúčania z posudzovania EIA sú zamietavé, napr. tunel Karpaty sa v záverečnom stanovisku neodporúča v posudzovanom koridore, je trasa D4 v SOH opakovane umiestňovaná do namietaného priestoru, a to bez doloženia vysvetlenia. Severný úsek je umiestnený do trasy migračného koridoru Malé Karpaty – Šúr, pričom okrem ochranných bariér okolo diaľnice SOH nepoukazuje na zánik migračného

biokoridoru a nenavrhuje žiadne alternatívy. Takýto postoj spracovateľa SOH je v rozpore s cieľmi a úlohou legislatívy v oblasti životného prostredia ako aj preventívnej starostlivosti o ŽP.

Spracovateľ odporúča Variant 1, ktorého výber nie je doložený dopravnými analýzami a ani spoločenskou požiadavkou verejného záujmu. Posúdenie Variantu č.3 (tunelové prepojenie Lamač – Krasňany) nebolo podľa spracovateľa SOH hodnotené z dôvodu, že variant nebol dostatočne opísaný. Túto úlohu však mal vyriešiť práve posudzovaný strategický dokument.

Ako jeden z ďalších argumentov zdôvodnenia požiadavky na Doplnok č.3 sa uvádza napojenie na rýchlostnú cestu S8, ktorá by podľa spracovateľov SOH mala mať už pomerne konkrétny návrh. Uvedené však spochybňuje stanovisko Spolkového ministerstva poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky zo dňa 3.5.2011. Je prekvapivé, že napriek zdržanlivému postoju Rakúskej strany k prepojeniu diaľničnej siete rýchlostnou komunikáciou S8 sa v strategickom dokumente ako prvý argument poukazuje na tento účel medzinárodného prepojenia.

Vzhľadom na vyššie uvedené považujeme Správu za nedostatočnú a žiadame jej dopracovanie.

Únia miest Slovenska, Bratislava, list č. ÚMS 0051/13, zo dňa dátum (14.1.2013) v stanovisku uvádza:

Napriek jasne definovaným požiadavkám v predmetnom zákone obsiahnutým, predložený materiál ich však nespĺňa v dostatočnom rozsahu, niektoré jeho ustanovenie nekonkretizuje a neposudzuje väčšinu základných javov, kým naopak je príliš podrobný v iných oblastiach – detailne popisuje aj javy, ktoré sú menej dôležité z hľadiska navrhovaných zmien vplyvom výstavby jednotlivých variantov výstavby D4.

Za podstatné je možné považovať nedocenenie významu zmien v del'be dopravnej práce, výhľadovom prerozdeľovaní medzi ostatné druhy dopravy, v skladbe AD dopravy na samotnej D4 a príľahlej cestnej sieti, jej smerovaní v navrhovaných križovatkách atď. a z toho vyplývajúcich dopadov na dotknuté územie, hlavne aglomerované. Celé je nutné rozviesť podrobnejšie a zdôvodniť z toho vyplývajúce zásadné opatrenia aj s ich dopadom na financie. Chýbajú konkrétne údaje o tom, nakoľko sa D4 dotkne napr. dotknutých sídiel, v ktorých dopravná infraštruktúra je schváleným regulatívom, čo iste prioritne zaujíma samosprávy. Vyznačenie križovatiek bez analyzovania ich dopravno-inžinierskych charakteristík a funkcie s posúdením ich následných ekologických dopadov nespĺňa požiadavky definované v predmetnom zákone, t.j. neprispieva k „integrácii environmentálnych aspektov“ a nie je možné „z predmetného materiálu získať (odborne) postačujúci podklad na schválenie...“.

Podobne je možné konfrontovať aj ďalšie ustanovenia zákona s predloženým elaborátom. (Ak je však takáto forma obsahu a rozsahu v praxi pri posudzovaní dopravných stavieb bežná, asi by bolo potrebné sa nad celým procesom aplikácie zákona zamyslieť komplexnejšie).

Naopak sú tu uvádzané niektoré podrobné návrhy úprav, ktoré jednoznačne vyplývajú z príslušných právnych predpisov, technických noriem a usmernení a sú predmetom (bežne aplikovaného) odborného riešenia konkrétnych opatrení.

Z environmentálneho hľadiska sa predpokladá negatívny vplyv realizácie Doplnku č.3 strategického dokumentu na územia Natura 2000 vo všetkých posudzovaných variantoch. Vzhľadom na skutočnosť, že priamy zásah do chránených území Natura 2000 v žiadnom prípade nedosahuje 1% z celkovej výmery chráneného územia možno predpokladať, že negatívne vplyvy Doplnku č.3 strategického dokumentu bude možné eliminovať realizáciou účinných opatrení. Je však potrebné, aby opatrenia na elimináciu, či zmiernenie nepriaznivých vplyvov na ŽP, deklarované v jednotlivých etapách environmentálneho posudzovania (EIA,SEA) boli pre jednotlivé etapy prípravy a realizácie výstavby D4, ale aj v rámci jej prevádzkovania konkrétne navrhnuté/definované a boli podkladom pre stanovenie podmieňujúcich nákladov zahrnutých do komplexných nákladov.

Po formálnej stránke minimálne v ňom chýbajú údaje o odbornej spôsobilosti menovitých spracovateľov elaborátu. Odborný podklad pre stanovisko Únie miest Slovenska spracovali experti COS D SZSI Ing. Anna Kollárová a Ing. Arch. Arnošt Mitske.

OZ Malé Karpaty, Továrenská 1, Veľké Leváre, RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, Bratislava vo svojom stanovisku k SOH zo dňa 7.12.2012 uvádza svoje pripomienky v 16. bodoch:

1. Samostatným stanoviskom sa už vyjadrovali k Oznámeniu o strategickom dokumente a k Rozsahu hodnotenia a konštatujú, že spracovateľ SOH sa nevysporiadal s ich pripomienkami a v SOH nezodpovedal na vznesené požiadavky a námietky.
2. Podľa Správy o potrebe výstavby diaľnice D4 bolo rozhodnuté uznesením vlády č.162/2001, ktorým do siete diaľnic bol zahrnutý 3 km úsek D4 – štátna hranica Rakúsko/SR Bratislava (Jarovce)- križovatka s D2 s uvedením, že pokračovanie je možné v ďalekom výhľade v trase nultého okruhu Bratislavy. Tým, že do siete diaľnic bol zahrnutý len 3 km úsek je zrejmé, že o spoločenskej požiadavke sa malo rozhodnúť neskôr, pričom jednou z alternatív bola možnosť trasy v koridore nultého okruhu. Z uvedeného vyplýva, že predmetné uznesenie vlády nie je rozhodnutím o trasovaní diaľnice D4 v trase nultého okruhu Bratislavy.
3. Správa ako strategický dokument má byť predložená na schválenie Vláde SR. Ide o verejnú investíciu – preto jej príprava a realizácia je prípustná vtedy, ak sa štandardnými postupmi preukáže jej ekonomická efektívnosť. Určujúcim vstupom pre ekonomické výpočty je dopravný rozbor, resp. prognóza dopravných intenzít. Ako zainteresovaná verejnosť sme opakovane požadovali doloženie účelnosti a opodstatnenosti trasy navrhovanej diaľnice D4, a to na základe reálnych dopravných analýz. Požiadavka na doloženie ekonomického prepočtu realizácie jednotlivých úsekov a zdôvodnenie naliehavosti Doplnku č.3 z národných zdrojov má byť aj súčasťou kapitoly X. Správy – Informácia o ekonomickej náročnosti. Požadovali sme analýzu podielu tranzitnej a mestskej dopravy, ako aj osobnej a nákladnej dopravy, včítane podrobnejšej analýzy smerovania.
4. Ako jeden z cieľov Doplnku č.3 sa uvádza odľahčenie dopravy v hlavnom meste SR Bratislave. Dopravná situácia v hlavnom meste je komplikovaná, avšak žiadnymi dopravnými analýzami nebolo podložené, že výstavba diaľnice D4 doprave v meste pomôže a taktiež nebolo deklarované, že prejazd po diaľnici nebude spoplatnený, aby mohol slúžiť aj ako mestská komunikácia, tzv. nultý okruh mesta. Absenciu relevantných aktuálnych dopravných analýz potvrdzuje aj stanovisko MDVRR SR č.13550/2012/SZEÚ/31475 zo dňa 31.5.2012 ku konceptu územného plánu BSK, kde sa uvádza cit: „MDVRR SR nemá poznatky o tom, že by bol na území BSK realizovaný smerový dopravný prieskum, z ktorého by bolo možné zistiť, aký je podiel tranzitnej dopravy a aká časť z nej prúdi medzi úsekmi D1 a D2 oddelenými masívom Malých Karpát. Zrealizovanie takéhoto prieskumu by výrazne pomohlo v hľadaní odpovede na otázku, či cestné prepojenie cez Malé Karpaty má vyriešiť tranzitnú, alebo v ešte významnejšej miere zdrojovú, cieľovú a dokonca aj vnútromestskú dopravu hlavného mesta SR“.
5. V SOH sa uvádza história navrhovanej odporúčanej trasy D4. Ako argument sa uvádza, že trasa je zakreslená v aktuálnych územnoplánovacích dokumentoch. Túto skutočnosť treba vnímať v historicko-spoločenskom kontexte ako dôsledok politických rozhodnutí a nie výsledok aktuálnych dopravných štúdií a analýz.
6. V SOH sa opakovane uvádza, že diaľnica D4 výrazne pomôže riešiť dopravné problémy a že cieľom SOH je len spresnenie jej umiestnenia a nie preukázanie jej opodstatnenosti ani hľadanie alternatív, ktoré by nezasahovali do národnej a európskej sústavy chránených území. Zdôrazňujú, že nie je preukázaný opisovaný účel Doplnku č.3, a to verejná požiadavka na medzinárodné prepojenie s ČR, Rakúskom, odklonenie tranzitu a časti cieľovej dopravy do Bratislavy a riešenie neúnosných dopravných problémov v Bratislave. Cieľom výstavby diaľnic na Slovensku nemá byť riešenie regionálnej, respektíve dopravnej obslužnosti regiónu. Diaľnica je cestná komunikácia na dopravné spojenie medzi dôležitými centrami štátneho a medzinárodného významu, smerovo rozdelená, s obmedzeným prístupom, s obmedzeným pripojením, vyhradená na premávku motorových vozidiel s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu, jej križovanie a križovatky s ostatnými komunikáciami sú len mimoúrovňové. Diaľnica je spoplatnenou komunikáciou, preto len v obmedzenej miere slúži pre mestskú, resp. regionálnu dopravu. Je málo

pravdepodobné, že by navrhovaná diaľnica D4, s najdlhším tunelom na Slovensku, bola prístupná bez spoplatnenia, o čom svedčí aj aktuálne zamietavé stanovisko ministerstva k zrušeniu spoplatnenia úseku D2 Bratislava-Stupava a križovatka Stupava.

7. SOH vychádza vo viacerých častiach z posudzovaných variantov vypracovaných z predchádzajúcich správ EIA. Napriek tomu, že závery a odporúčania z posudzovania EIA sú zamietavé, napr. tunel Karpaty sa v záverečnom stanovisku neodporúča v posudzovanom koridore, je trasa D4 v SOH opakovane umiestňovaná do namietaného priestoru, a to bez doloženia vysvetlenia. Obdobná skutočnosť sa týka aj úsekov Jarovce-Ivanka a štátna hranica-Stupava, kde dochádza k priamemu zásahu do územia s výskytom prioritných biotopov a druhov. SOH opomína posúdenie vplyvu na chránené územie európskeho významu SKUEV0279 Šúr, vplyv na ktoré bolo identifikované a potvrdené v rámci procesu EIA v stanovisku Štátnej ochrany prírody. Severný úsek je umiestnený do trasy migračného koridoru Malé Karpaty – Šúr, pričom okrem ochranných bariér okolo diaľnice SOH nepoukazuje na zánik migračného biokoridoru a nenavrhuje žiadne alternatívy. Napriek tomu, že diaľnica v Doplnku 3 prechádza chránenými územiami a migračnými koridormi, nenavrhuje žiadne alternatívy alebo kompenzačné opatrenia, okrem oplotenia a zábran proti migrácii zvierat. Obmedzením migrácie zvierat diaľnicami dochádza k zníženiu počtu kríženia schopného počtu jedincov daného druhu pod kritickú úroveň na zachovanie nedegenerovaného genofondu. Takýto postoj spracovateľa SOH je v rozpore s cieľmi a úlohou legislatívy v oblasti ŽP, ako aj preventívnej starostlivosti o životné prostredie.
8. Za metodicky nesprávne považujú štatistické hodnotenie vplyvov na chránené územia, pri ktorom sa spracovateľ obmedzil výlučne na priamy záber dotknutého chráneného územia výstavbou. V SOH je uvádzané, že nedôjde k priamemu nepriaznivému vplyvu na územia sústavy chránených území, avšak nepreukazuje mieru vplyvu na ich integritu z pohľadu cieľov ich ochrany. V SOH absentuje komplexný environmentálny pohľad vplyvu diaľnice ako bariéry pre migrujúcu zver, narušenie biokoridorov a štiepenie súvislých chránených území. Tým nie sú správne identifikované nároky na ďalšiu prípravu investície a na vyvolané investície.
9. Podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ak sa na príslušnom území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, strategický dokument možno schváliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu. SOH nepreukázala naliehavé dôvody vyššieho verejného záujmu, pre ktoré odporúča umiestnenie diaľnice D4 do trasy nultého okruhu a napriek tomu odporúča Vláde SR dokument schváliť.
10. BSK v rámci prípravy nového územného plánu spracoval Územný generel dopravy BSK, ktorý na základe dostupných informácií nepreukázal spoločenskú požiadavku na tranzitnú diaľničnú dopravu v smere západ – východ. Spracovateľ SOH neaplikoval najnovšie a najaktuálnejšie zistenia a bez podkladov predkladá tvrdenia, ktoré nemajú dopravné podklady, respektíve, najaktuálnejšie nevyužíva.
11. SOH sa vyznačuje množstvom nepresností, napr. letisko Vajnory bolo zrušené v r. 2007 a ďalších podhodnotení vplyvov na krajinu, horninové prostredie, prúdenie podzemných vôd, migračné koridory, synergiu negatívnych vplyvov, napr. hlučnosť. Tieto nepresnosti spochybňujú úplnosť a správnosť posúdenia vplyvov na životné prostredie Doplnku č.3.
12. Za nedostatočne spracované považujú vplyv na horninové prostredie a zmeny hydrogeologického režimu, pričom v trase je navrhovaný najdlhší tunel na Slovensku umiestňovaný do seizmicky aktívnej oblasti, nedostatočne rieši vplyv emisií z dopravy a kumuláciu hluku, ktorý významne pribudne v lokalitách v trase Doplnku č. 3.
13. Spracovateľ SOH odporúča Variant 1, ktorého výber nie je doložený dopravnými analýzami a ani spoločenskou požiadavkou verejného záujmu. Neexistujú relevantné dopravné prieskumy, čo potvrdzuje aj MDVRR SR č.13550/2012/SZEÚ/z.31475 zo dňa 31.5.2012 ku Konceptu územného plánu BSK. Bez ohľadu na to, že neexistujú relevantné dopravné

analýzy sú ako argument k odporúčaniu vybraného variantu poukazuje na dopravné hľadisko. Pri variante 2 spracovatelia uvádzajú, že posudzovanému variantu chýba logické zdôvodnenie, avšak to nie je uvedené ani pri jednom z variantov. Logické zdôvodnenie celého Doplnku č.3 je jednou z požiadaviek pripomienkujúcich strán k Oznámeniu a Rozsahu hodnotenia. Posúdenie Variantu č.3 (tunelové prepojenie Lamač-Krasňany) nebolo podľa spracovateľa SOH hodnotené z dôvodu, že variant nebol dostatočne opísaný. Túto úlohu však mal vyriešiť práve posudzujúci strategický dokument. Spracovateľ nevyužil aktuálny územnoplánovací podklad k novému UPN BSK, Územný generel BSK 2012, ktorý predmetný dopravný ťah podrobne opisuje. Zatriedenie dopravného ťahu by malo následne vyplývať z dopravných analýz a celospoločenskej požiadavky a nie naopak.

14. Ako jeden z ďalších argumentov zdôvodnenia požiadavky na Doplnok č.3 sa uvádza napojenie na rýchlostnú cestu S8, ktorá by podľa spracovateľov SOH mala mať už pomerne konkrétny návrh. Uvedené však spochybňuje stanovisko Spolkového ministerstva poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky zo dňa 3.5.2011. Je prekvapivé, že napriek zdržanlivému postoju Rakúskej strany k prepojeniu diaľničnej siete rýchlostnou komunikáciou S8 sa v strategickom dokumente ako prvý argument poukazuje na tento účel medzinárodného prepojenia. V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je diaľnica činnosťou presahujúcou štátne hranice, a preto by mala byť v rámci posudzovania strategického dokumentu oslovená aj Rakúska strana. Povinnosť spoločného hodnotenia vplyvov na životné prostredie nevyplýva z medzinárodných dohovorov, avšak je logickou požiadavkou, vzhľadom na to, že dopravné väzby priamo zasahujú spoločnú sústavu chránených území. Vláda SR by nemala pristúpiť ku schvaľovaniu Doplnku č.3 bez spoločného hodnotenia vplyvov na životné prostredie a podloženia celospoločenskej požiadavky oboch susediacich štátov.
15. Zásadne namietajú názor spracovateľa SOH uvedený na str.134 SOH, že vplyvy Doplnku č.3 strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy posudzovania strategického dokumentu (SEA), nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a ktoré by bránili jeho schváleniu. Svoj nesúhlas zdôrazňujú aj tým, že SOH nespĺňa požiadavky stanoveného Rozsahu hodnotenia a pripomienok MŽP SR a verejnosti k nemu.
16. Domnievajú sa, že došlo zo strany MDVRR SR k porušeniu zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, a to v tom, že ministerstvo ich v zákonom stanovenej lehote neoboznámilo s tým, že bola zverejnená SOH strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3 a nebolo nám, ako zainteresovaným osobám doručené netechnické zhrnutie poskytnutých informácií alebo všeobecné záverečné zhrnutie. Podľa im dostupných informácií oznámenie a nedoručenie zákonom stanovených informácií sa týka aj dotknutých 21 obcí a ďalej zainteresovanej verejnosti. Na základe tejto skutočnosti požiadali Generálnu prokuratúru, ako orgán, ktorý vykonáva dozor nad zachovávaním zákonnosti orgánmi verejnej správy, aby vydal protest prokurátora proti nezákonnému postupu ministerstva, ktorým boli porušené ich práva – ako zainteresovanej verejnosti, ktoré im vyplývajú zo zákona. Zároveň v podnete žiadajú prokurátora, aj za prípadného použitia iných právnych prostriedkov prokurátorského dozoru nad dodržiavaním zákonov a ostatných všeobecne záväzných predpisov orgánmi verejnej správy, aby poukázal na nezákonnosť konania (postupu) ministerstva s cieľom, aby ministerstvo vykonalo nápravu.

OZ Malé Karpaty, Továrenská 1, Veľké Leváre, RNDR. Anna Zemanová, Koncová 25, Bratislava vo svojom spoločnom stanovisku k SOH zo dňa 31.12.2012 uvádza svoje pripomienky v nasledovných 15 bodoch: (pripomienky sú ako v stanovisku zo dňa 7.12.2012, ale neobsahujú bod o podanej sťažnosti na Generálnu prokuratúru SR z dôvodu porušenia zákona....)

OZ Malé Karpaty, Továrenská 1, Veľké Leváre, RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, Bratislava vo svojom **Dodatku** k spoločnému stanovisku k SOH zo dňa 24.3.2013 uvádza:

Podľa písomne doručenej informácie MDVRR SR zo dňa 13.2.2013 verejné prerokovanie SOH strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa uskutočnilo 20.12.2012 a vzhľadom na závažnosť odbornej problematiky a charakter pripomienok doručených v stanoviskách uplatnených pri verejnom prerokovaní SOH SD sa MDVRR SR rozhodlo v spolupráci s MŽP SR opätovne zvolať verejné prerokovanie, ktorého sa zúčastnili i zástupcovia OZ Malé Karpaty. K očakávanému vysvetleniu a zodpovedaniu závažných pripomienok zaslaných po prvom prerokovaní nedošlo. Vzhľadom k tomu, že obsah SOH, ako aj diskusia so spracovateľom SOH nepriniesla žiadne nové informácie, navrhujeme MDVRR SR, aby obstarávateľ a príslušný rezortný orgán vrátil správu na dopracovanie v zmysle vydaného rozsahu hodnotenia a pripomienok k nemu zaslaných. V opačnom prípade vyzývame MŽP SR, aby neodporučilo strategický dokument predložiť Vláde SR na schválenie.

Bratislavské regionálne ochranárske združenie zaslalo svoje stanovisko k SOH zo dňa 25.3.2013 na MDVRR SR a zo dňa 31.12.2012 na MŽP SR. Obsahovo sa jedná o jedno stanovisko, v ktorom uvádza svoje pripomienky v 9. bodoch:

1. V texte Doplnku č.3 sa nesprávne uvádza, že o potrebe výstavby diaľnice D4 bolo rozhodnuté uznesením vlády č.162/2001, ktorým do siete diaľnic bol zahrnutý 3 km úsek D4 – štátna hranica Rakúsko/SR Bratislava (Jarovce)- križovatka s D2. Ďalej sa v tomto uznesení uvádza, že pokračovanie ďalších úsekov diaľnice je možné v ďalekom výhľade v trase nultého okruhu Bratislavy. Toto nie je možné považovať za „rozhodnutie o trasovaní diaľnice.
2. Doplnok č.3 predstavuje strategický dokument, ktorý je potrebné predložiť na schválenie Vláde SR. Ide o verejnú investíciu – preto je nevyhnutné, aby sa preukázala jej ekonomická efektívnosť, k čomu do teraz nedošlo. Základným východiskom pre ekonomické výpočty je dopravný rozbor, resp. prognóza dopravných intenzít, ktoré takisto doteraz neboli spracované. Taktiež chýba analýza podielu tranzitnej a mestskej dopravy, ako aj osobnej a nákladnej dopravy, včítane podrobnejšej analýzy smerovania. Požiadavka na doloženie ekonomického prepočtu realizácie jednotlivých úsekov a zdôvodnenie naliehavosti Doplnku č.3 z národných zdrojov má byť aj súčasťou kapitoly X. Správy – Informácia o ekonomickej náročnosti.
3. Ako jeden z cieľov Doplnku č.3 sa uvádza odľahčenie dopravy v hlavnom meste SR Bratislave. Aj v tejto časti chýbajú aktuálne dopravné analýzy. Potvrdzuje to aj stanovisko MDVRR SR č.13550/2012/SZEÚ/31475 zo dňa 31.5.2012 ku Konceptu územného plánu BSK, kde sa uvádza cit: „MDVRR SR nemá poznatky o tom, že by bol na území BSK realizovaný smerový dopravný prieskum, z ktorého by bolo možné zistiť, aký je podiel tranzitnej dopravy a aká časť z nej prúdi medzi úsekmi D1 a D2 oddelenými masívom Malých Karpát. Zrealizovanie takéhoto prieskumu by výrazne pomohlo v hľadaní odpovede na otázku, či cestné prepojenie cez Malé Karpaty má vyriešiť tranzitnú, alebo v ešte významnejšej miere zdrojovú, cieľovú a dokonca aj vnútromestskú dopravu hlavného mesta SR“. Rovnaký nedostatok má aj odporúčanie konkrétneho variantu, a to chýbajúce dopravné analýzy pre zatriedenie do dopravného ťahu. Z tohto dôvodu Variant 1 nie je možné považovať za najvhodnejší, a preto dopravné hľadisko nemožno ani v tomto prípade použiť ako argument. Pri žiadnom z uvedených variantov nebolo uvedené logické zdôvodnenie. Nie je preto metodicky správne pri chýbajúcom logickom zdôvodnení vyhodnotiť Variant 2 a Variant 3 ako nevhodný. Logické zdôvodnenie Doplnku č.3 bolo jednou z požiadaviek pripomienkujúcich strán k Oznámeniu a Rozsahu hodnotenia. BSK v rámci prípravy nového územného plánu spracoval Územný generel dopravy BSK, ktorý na základe dostupných informácií nepreukázal požiadavku na tranzitnú diaľničnú dopravu v smere západ – východ. Spracovateľ Doplnku č.3 neaplikoval najnovšie a najaktuálnejšie zistenia a bez podkladov predkladá tvrdenia, ktoré nemajú dopravné podklady, respektíve, najaktuálnejšie nevyužíva. Navyše variant 3 nie je v Doplnku č.3 ani dostatočne opísaný. pričom na opis Variantu 3 mal byť spracovateľom Doplnku č.3 použitý aktuálny územnoplánovací podklad k novému UPN BSK, Územný generel BSK 2012, v ktorom je daný úsek podrobne opísaný, pričom na opis Variantu 3 mal byť spracovateľom Doplnku č.

3 použitý aktuálny územnoplánovací podklad k novému UPN BSK, Územný generel BSK 2012, v ktorom je daný úsek podrobne opísaný.

4. Diaľnicu definuje zákon 135/1961 §4 ods.1. Z tejto definície vyplýva, že diaľnicu nemožno považovať za riešenie regionálnych problémov dopravnej obslužnosti. Diaľnica je spoplatnenou komunikáciou, preto len v obmedzenej miere slúži pre mestskú, resp. regionálnu dopravu. Vzhľadom k negatívnemu stanovisku MSVRR SR k požiadavke zrušenia spoplatnenia diaľnice D2 v úseku D2 Bratislava-Stupava a križovatka Stupava na D4 je málo pravdepodobné, že by navrhovaný úsek D4, bol prevádzkovaný bez spoplatnenia.
5. Doposiaľ nebol preukázaný deklarovaný účel Doplnku č.3, a to verejná požiadavka na medzinárodné prepojenie s Českou republikou, Rakúskou republikou, odklonenie tranzitu a časti cieľovej dopravy do Bratislavy. Predmetom doplnku č. 3 je len spresnenie jeho umiestnenia, nie však preukázanie jeho opodstatnenosti či alternatív, ktoré by nezasahovali do národnej a európskej sústavy chránených území. Preto aj jeden z hlavných argumentov – napojenie na plánovanú rýchlostnú cestu S8 – nie je možné považovať za relevantný. Rakúska republika neposkytla zatiaľ žiadne záväzné stanovisko a ani konkrétny návrh. Samotné zvažovanie v stanovisku Spolkového ministerstva poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky zo dňa 3.5.2011 je pre tento účel nedostatočné. V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je diaľnica činnosťou presahujúcou štátne hranice, a preto je potrebné v rámci posudzovania tohto strategického dokumentu brať do úvahy aj oficiálne stanovisko Rakúskej republiky.
6. Doplnok č.3 nepreukázal naliehavé dôvody verejného záujmu, v zmysle Zákona č. 24/2006 Z.z., §15 ods.5: „V prípade, že má strategický dokument negatívny vplyv na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy prioritných druhov, môže byť schválený iba z dôvodov týkajúcich sa verejného zdravia, verejného poriadku, bezpečnosti SR, významného vplyvu na zlepšenie životného prostredia alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými záujmami z hľadiska verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení nevyhnutných na zachovanie ochrany a celistvosti súvislej sústavy chránených území.“
7. Trasa tunela cez Malé Karpaty je bez doloženia podkladov a zdôvodnení navrhovaná do priestoru posudzovaného koridoru, ktorý vo vypracovanej správe EIA nebol odporúčaný. To isté platí aj pre úseky Jarovce – Ivanka a štátna hranica – Stupava, v ktorých dochádza k priamemu zásahu do území s výskytom prioritných biotopov a biotopov prioritných druhov. Vynecháva posúdenie vplyvu na chránené územie európskeho významu SKUEV0279 Šúr, pričom negatívne dopady na toto územie boli identifikované a potvrdené v rámci procesu EIA aj v stanovisku Štátnej ochrany prírody SR. Severný úsek je navrhovaný do trasy migračného koridoru Malé Karpaty – Šúr. Okrem ochranných bariér, oplotenia a zábrany migrujúcej zveri okolo severného úseku diaľnice, sa v Doplnku č.3 nerieši (nie je kompenzovaný) zánik migračného koridoru, ani nie sú navrhnuté žiadne alternatívy. Chýba komplexný environmentálny pohľad na túto navrhovanú novú migračnú bariéru a fragmentáciu súvislých chránených území. To je v rozpore s cieľmi a úlohami legislatívy v oblasti životného prostredia v zmysle preventívnej starostlivosti o životné prostredie. Spracovateľ sa pri štatistickom hodnotení vplyvov na chránené územia obmedzil výlučne na záber výstavbou dotknutej plochy, čo je metodicky nedôsledné a nesprávne. Zanedbané sú najmä výrazné horizontálne vplyvy, vrátane už uvedenej migračnej bariéry.
8. V doplnku č. 3 sú nedostatočne zhodnotené aj vplyvy na krajinu. Nie je zohľadnená skutočnosť, že horninové prostredie v oblasti navrhovaného umiestnenia tunela je seizmicky aktívne. Nie sú hodnotené zmeny hydrogeologického režimu a prúdenia podzemných vôd, migračné koridory, ako aj ďalšie z negatívnych vplyvov, napríklad kumulácia hluku a emisií z dopravy, ktoré by sa výrazne zvýšili v lokalitách navrhnutých v trase Doplnku č.3. Tieto podhodnotenia sú dokladom neúplnosti posúdenia vplyvov na životné prostredie. Rovnako sa uvádza priamy nepriaznivý vplyv zámeru na územia sústavy chránených území (Natura

2000), avšak nie je preukázaná miera (intenzita) tohto vplyvu z hľadiska cieľov ich ochrany. V dôsledku toho nie sú správne identifikované nároky na ďalšiu prípravu investície a na vyvolané investície.

9. Zásadne odmietame názor spracovateľa, uvedený v Doplnku č.3, na strane na str.134: Vplyvy Doplnku č.3 strategického posudzovania (SEA) nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a ktoré by bránili jeho schváleniu“. Svoj zásadný nesúhlas zdôvodňujeme aj tým, že SOH nespĺňa požiadavky stanoveného Rozsahu hodnotenia a nezohľadňuje dostatočne ani pripomienky MŽP SR a verejnosti uplatnené k predmetnému strategickému dokumentu.

OZ Rieka Morava v ohrození, Bratislava – Devínska Nová Ves vo svojom stanovisku k SD SOH, zo dňa dátum (doručenia na MDVRR SR: 9.1.2013) uvádza:

Rieka Morava a jej priľahlé územie je zaradené medzi lokality chránené Ramsarskou konvenciou. V trase dotknutého variantu diaľnice D4 sa pri rieke Morave nachádzajú viaceré významné biotopy národného a európskeho významu, v úzkom okolí sa nachádzajú viaceré chránené územia vrátane NATURA 2000 a uvedená lokalita je intenzívne využívaná obyvateľmi Devínskej Novej Vsi na rekreáciu.

Z predložených variantov trasy diaľnice D4 uprednostňuje len variant tunelový, ktorý má najmenšie zábery pôdy, je najpriaznivejší z pohľadu vplyvov na zdravie obyvateľov a bioty.

Žiada o dôkladné preverenie a posúdenie aj vedenie trasy koridoru diaľnice D4 severnejšie od Marcheggského mostu. Na rakúskej strane bol v rámci procesu SEA posudzovaný aj variant Angern - Záhorská Ves a tento variant bol posúdený v rámci multikriteriálneho hodnotenia. Žiada o vyhodnotenie pokračovania takéhoto variantu.

Posúdením (rok 2001) a výstavbou úseku diaľnice D4 medzi Volkswagenom a cestou 1/2 (Križovatka Stupava – Juh) bola predurčená trasa diaľnice bez jej predchádzajúceho zhodnotenia v rámci procesu SEA. Pre dodržanie určitej rýchlosti na diaľnici v zmysle STN je nevyhnutné vedenie trasy v určitom koridore a so sklonom zákrut, úsek NNV križovatka II/505 – Križovatka Stupava Juh preto predurčil trasovanie diaľnice západne aj východne od tohto úseku. Proces SEA, ktorý nasledoval až v roku 2012 nemal možnosť ovplyvniť výber trasy po hranicu s Rakúskou republikou v okolí Devínskej Novej Vsi. Posúdenie SEA sa tak stalo len formálnou záležitosťou, a to je nezákonné.

OZ Rieka Morava v ohrození nesúhlasí s výstavbou úseku diaľnice D4 cez rieku Moravu pred realizáciou úseku cez Malé Karpaty. Takéto časovanie by znamenalo výrazné zhoršenie dopravnej situácie na diaľnici D2 privedením dopravy z Rakúska a jej trasovanie cez mesto.

Juraj Minarovič, Karpatská 10, 90 033 Marianka vo svojom stanovisku uvádza:

Vedenie trasy D4 s umiestnením tunela Karpaty medzi Račou a Mariankou podľa preferovaného Variantu č.1 – štátna hranica Rakúsko/SR Bratislava (Jarovce – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR nespĺňa tri zo štyroch cieľov strategického dokumentu spôsobom, ktorý by zodpovedal predpokladaným vynaloženým nákladom a tiež negatívnym dôsledkom na život v dotknutom území.

Prvým cieľom sa uvádza medzinárodné dopravné prepojenie. Tu Variant č.1 ráta s priamym napojením na neexistujúcu S8 na rakúskej strane, dokonca sa toto napojenie uvádza ako jeden z hlavných dôvodov realizácie práve Variantu1, pričom existencia rýchlostnej cesty S8 a jej trasovanie v blízkej či vzdialenej budúcnosti nie je podložené relevantnými dokumentmi z rakúskej strany.

Druhým cieľom je prepojenie diaľnic D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti Bratislavy. Toto je jediný zo 4 cieľov, ktorý by Variant č.1 spĺňal, bohužiaľ spôsobom, ktorý Bratislave sčasti uškodí a sčasti nepomôže.

Tretím cieľom má byť odklonenie tranzitnej dopravy mimo hlavného mesta. Tunel Karpaty si možno predstaviť ako akýsi lievik alebo magnet, ktorý bude priťahovať tranzitnú dopravu zo širokého okolia. Bohužiaľ, ak jeho východný portál umiestnime tak blízko Bratislavy, ako to

predpokladá Variant č.1 s križovatkou s D1 na úrovni Vajnor, zapríčiníme enormné sústreďovanie tranzitu zo širokého okolia do miest, ktoré sú už dnes zahľtené skôr prímestskou dopravou v smere centrum-predmestia-prímestskej obce. Tranzit treba sústreďovať skôr za brány mesta a nie do ich bezprostrednej blízkosti. Urobil napr. niekto štúdiu, ako sa nárast tranzitu smerujúceho k tunelu Karpaty s portálom pri Rači prejaví na priepustnosti D1 v úseku Bratislava – Senec? Nebolo by výhodnejšie tranzit odkloniť už pri Senci a Lozorne, aby sme skutočne pomohli Bratislave aj so širším okolím?

Štvrtým cieľom má byť riešenie problémov v samotnom hlavnom meste. Bratislave by pomohol obchvat. Okruh, ktorý by umožnil prejsť z jedného konca mesta na druhý bez nutnosti prechodu cez širší stred mesta. Bohužiaľ, zase musím konštatovať, že variant s tunelom umiestneným medzi Raču a Marianku nespĺňa tento cieľ spôsobom, ktorý by zodpovedal základným nárokom na túto stavbu. Zásadným nedostatkom z pohľadu Bratislavčana sa tu javí prílišná asymetria navrhovaného okruhu. Ak za hranice širšieho centra Bratislavy považujeme na severe Patrónku a na východe Tomášikovu ulicu zistíme, že z Tomášikovej po križovátku D1 s D4 je vzdialenosť ešte prijateľných 7,5 km, avšak z Patrónky po križovátku D4 s D2 je to až 11 km. Táto asymetria spôsobí, že na D4 ľudí cestujúcich napr. z Ružinova do Lamaču vyhodí až ďaleko za mestom a naopak, cestujúcich z okrajovej Dúbravky núti absolvovať min. 8 km, kým sa dostanú len na okruh.

Je zjavné, že variant 1, tak ako je prezentovaný, má jeden zásadný problém, a tým je umiestnenie tunela Karpaty. Nevyhovuje totiž ideálnym spôsobom ani z hľadiska tranzitu, pretože ho zbytočne privádza do bezprostrednej blízkosti mesta Bratislava (hlavne na východnej strane) a umiestnenie tunela zároveň spôsobuje spomenutú asymetriu nultého okruhu, ktorá ma za následok nízku obslužnosť v príľahlej oblasti (sever, východ). Takže aj pre mestskú a prímestskú dopravu tu efekt ďaleko zaostáva za vynaloženými prostriedkami. Je opodstatnené za týchto okolností D4 chápať ako okruh a nielen polokruh? A následne riešiť tranzitnú dopravu tunelom na vhodnejšom mieste?

Dopravnej situácii v Bratislave pomôžeme, ak sa v čo najvyššej miere podarí oddeliť tranzitnú dopravu od mestskej a prímestskej. V navrhovanom SD nie je jasne definované akému druhu dopravy má tunel Karpaty primárne slúžiť. Jeho umiestnením podľa variantu 1 dochádza v nežiaducej miere naopak k jej zlievaniu, špeciálne v najzaťaženejšej východnej časti mesta.

Vzhľadom na uvedené nedostatky a nejasnosti a taktiež vzhľadom k v súčasnosti i blízkej budúcnosti obmedzeným možnostiam financovania takéhoto diela žiadam vyčleniť posudzovanie samotného tunela Karpaty z rámca strategického dokumentu a odložiť záväzné rozhodnutia súvisiace s tunelom Karpaty do doby, kedy bude jasne definované jeho najvhodnejšie umiestnenie. V strategickom dokumente navrhujem upresniť vedenie úseku diaľnice D4 len v trase polokruhu od križovatky Jarovce po križovátku Ivanka pri Dunaji.

Peter Lipovský, Kozmonautov 2, 00 021 Svätý Jur (list doručený na MŽP SR dňa 10.1.2013) vo svojom stanovisku uvádza:

V predložennom dokumente chýba dopravná štúdia, ktorá by preukázala ako odľahčí úsek D4 Bratislavu od tranzitnej dopravy a vôbec nie sú známe údaje koľko % tranzitnej dopravy bude využívať D4, bez preukázania naliehavej potreby výstavby nie je možné schválenie strategického dokumentu.

Rovnako nie je možné schváliť dokument strategického významu ak v dotknutom území sa nachádzajú prioritné biotopy, biotopy prioritných druhov a dotknuté územie je súčasťou sústavy chránených území, keďže sa nejedná o dôvody ochrany ľudského zdravia, verejného poriadku, bezpečnosti SR a v tomto prípade najmä nejde o významný vplyv na zlepšenie životného prostredia.

Výstavba D4 je výrazne podceňovaná a jej prezentované dopady sú demagogické. My občania, organizácie a inštitúcie podieľajúce sa na schválení a pripomienkovaní tejto stavby, by sme sa mali snažiť o zlepšenie prostredia a celkovej kvality života v krajine. To znamená nerozvíjať „slepú ulicu“ pre vzrast automobilizmu a individuálnej dopravy. To je pasca, do ktorej sa neskôr zaručene chytíme. Čo naozaj potrebujeme a čo by sme mali skutočne iniciovať je motivovať

občanov a celú spoločnosť k poklesu používania individuálnej dopravy a podporiť hromadnú dopravu. Dosiahnuť stav, kedy sa neoplatí ísť autom z kapacitných dôvodov – parkovanie, kapacita ciest a ešte podstatnejších environmentálnych dôvodov – emisie všetkého druhu z dopravy, štiepenie krajiny novými, zbytočnými cestami, prípojkami k nim. Naproti tomu rozvoj hromadnej dopravy by riešenia typu D4 v takomto rozmere nepotrebovala. Štiepením krajiny sa trvale znemožňujú prirodzené pohyby a migrácie živočíchov a narúšajú sa teritória a navždy končia mnohé biotopy a biokoridory. Našou úlohou je, pre niektorých by malo byť, zamedziť vytvoreniu ďalších nových väzieb, z ktorých cesta na slobodu buď nie je alebo je rovno pod kolesá.

Tranzitnú kamiónovú dopravu je potrebné nahradiť železničnou dopravou, tranzitnú dopravu naložiť na železniciu a previezť cez naše územie.

Namietam názor, cit.: Dobudovanie nového diaľničného ťahu, ktorým sa odkloní kompletná tranzitná doprava z mesta Bratislava v smeroch Rakúsko, Maďarsko, ČR a Košice je jediným koncepčným riešením dopravných problémov. Diaľnica D4 bude mať, okrem odklonenia tranzitnej dopravy vplyv aj na riešenie dopravných problémov v meste Bratislava, v priľahlej časti Bratislavského kraja. Tento názor demagogizuje skutočnosť. Nie je pravdivé tvrdenie, že jediným koncepčným riešením dopravných problémov Bratislavy by bola nová diaľnica.

Rovnako namietam na nedostatočne posúdené tvrdenia, že realizáciou Doplnku č.3 strategického dokumentu sa nezvýši celkový počet automobilov. Takýto predpoklad je účelový, rovnako ako predpoklad, že prerozdelením dopravy a odklonením tranzitnej dopravy z územia Bratislavy sa znečistenie ovzdušia a emisie hluku v dotknutom území celkovo znížia oproti súčasnému stavu. Na ako dlho? To by bolo ekonomicky veľmi nákladné a krátkodobé riešenie. Pri realizácii podobnej stavby je predsa potrebný preukázateľne dlhodobý pozitívny vplyv. Ak by sa realizovala výstavba D4 a Doplnku č.3 opäť stúpne motivácia používať individuálnu dopravu a teda vo veľmi krátkom čase bude situácia nie rovnaká, ale neporovnateľne horšia.

V priebehu niekoľkých rokov sa takmer všetky vstupy do hl. mesta SR Bratislavy zahltali aj napriek novým projektom – tunel Sitina, obchvat. Aj to iba preto, že spomínaná celková vízia zlepšenia dopravy bola podhodnotená a účelová, a že táto D4 ako aj podobné stavby len odsunú skutočné riešenia.

Mgr. Ing. Ivana Číková, Pri struže 17, 831 07 Bratislava (list doručený na MŽP SR, zo dňa 8.1.2013) vo svojom stanovisku komentáre a pripomienky uvádza v 6 častiach. Časť I obsahuje komentáre a pripomienky v 10 bodoch, časť II v 3 bodoch a ostatné časti nie sú členené na samostatné body.

Časť I.:

Bod 1/ Vyjadrenie k SOH strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest Doplnok č.3“ z novembra 2012 (ďalej len predmetný materiál) neobsahuje SEA hodnotenie vplyvov strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3“.

Predmetný materiál neobsahuje ani východiskové údaje pre SEA hodnotenie negatívnych vplyvov strategického dokumentu, predmetom ktorého je diaľnica D4, ktorými východiskovými údajmi sú napr. predpokladané intenzity automobilovej dopravy, rozptylová štúdia, hluková štúdia, atď.

Diaľnica D4 a jej príprava je v predmetnom materiáli odôvodňovaná vysokou intenzitou automobilovej dopravy a predpokladaným nárastom tejto dopravy /viď.str.13,14 predmetného materiálu/. Napriek takémuto odôvodňovaniu diaľnice D4 nie sú v predmetnom materiáli uvedené predpokladané intenzity automobilovej dopravy plánovanej diaľnice D4. Trasa diaľnice je v predmetnom materiáli zadefinovaná dostatočne konkrétne a presne na to, aby bolo možné vykonať SEA hodnotenie strategického dokumentu a teda vplyvov tejto diaľnice D4 a prevádzky na nej na územie dotknuté vplyvmi tejto diaľnice – najmä na obytné zóny, na územia NATURA 2000 a na predmet ochrany na týchto územiach NATURA 2000. Napriek tomu predmetný materiál neobsahuje SEA hodnotenie strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnica D4.

Predmetný materiál obsahuje stručný súhrn EIA hodnotenia vplyvov vypracovaný najmä na základe materiálov z EIA posudzovania navrhovanej činnosti a to Správa o hodnotení D4 Jarovce – Ivanka sever z apríla 2010 spracovateľ Geoconsult a SOH Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica z decembra 2010 spracovateľ HBH Projekt a doplnený o údaje o území v okolí rieky Moravy.

Navyše sú v stručnom súhrne z EIA hodnotení, ktoré je v predmetnom materiáli uvedený namiesto SEA hodnotenia, negatívne vplyvy ešte viac podhodnotené než boli v EIA posudzovaní. O tom, že negatívne vplyvy diaľnice D4 boli pri EIA posudzovaní podhodnotené som konkrétne uviedla v mojich stanoviskách k EIA hodnoteniu diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever a D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica, ktoré som doručila MŽP SR.

Podľa § 4 ods.5 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP posudzovanie vplyvov strategického dokumentu /SEA/ nenahrádza posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti uvedenej v tretej časti zákona. To, že SEA hodnotenie a EIA hodnotenie sú samostatné hodnotenia vplyvov vyplýva jednoznačne z ustanovení zákona č.24/2006 Z.z. To, že EIA hodnotenie podľa tretej časti zákona nenahrádza posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa druhej časti zákona /SEA/, v zákone č.24/2006 Z.z. nemôže byť uvedené, pretože z ustanovení zákona č.24/2005 Z.z. a z logiky veci vyplýva, že SEA hodnotenie sa musí uskutočniť skôr ako EIA hodnotenie. To znamená, že v čase keď sa vykonáva EIA hodnotenie, podľa zákona 24/2006 Z.z. SEA hodnotenie musí byť už skončené.

Je v rozpore so zákonom č.24/2006 Z.z., keď sa namiesto SEA hodnotenia urobí stručný súhrn z EIA hodnotenia tak, ako sa to stalo v tomto prípade, čo sa týka diaľnice D4.

A v rozpore so zákonom 24/2006 Z.z. je aj to, že sa uskutočnilo EIA hodnotenie navrhovanej činnosti, ktorá nebola schválená v súlade s príslušnými predpismi – jedná sa o EIA hodnotenie D4 Jarovce – Ivanka sever a EIA hodnotenie D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., ktorá vystupovala ako navrhovateľ EIA hodnotení D4 Jarovce – Ivanka sever a D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica, nie je oprávnená určovať a schvaľovať trasy diaľnic.

Strategický dokument musí byť najskôr schválený, aby sa zámer v ňom obsiahnutý mohol dostať do ďalších štádií prípravy a realizácie zámeru. Podľa § 15 ods. 2 prvá veta zákona č. 24/2006 Z.z. schvaľujúci orgán nemôže bez záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu alebo bez doložky vplyvov na životné prostredie schváliť strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania.

Bod 2/ Závery a odporúčania variantu č.1 diaľnice D4, ktoré sú uvedené v predmetnom materiáli sú vyfabulované, vykonštruované, nevyplynuli zo SEA hodnotenia. SEA hodnotenie strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnica D4, sa neuskutočnilo. Vid' napr. v tomto stanovisku ďalej uvedený bod /I.3./citát zo str.118 predmetného materiálu. Navyše v predmetnom materiáli nie je ani zmienka o tom, že diaľnica D4 je plánovaná v bezprostrednej blízkosti NPR Šúr, ktorá je spolu s jej ochranným pásmom ramsarskou lokalitou, mokradou medzinárodného významu. Diaľnica D4 je plánovaná takmer rovnobežne s celou západnou hranicou tejto Ramsarskej lokality a v jej bezprostrednej blízkosti. V predmetnom materiáli nie je ani hodnotenie vplyvov diaľnice D4 na túto ramsarskú lokalitu.

Podľa § 103 ods. 5 zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa osobitného predpisu sa ochranné pásmo chráneného územia považuje za chránené územie. Štátna ochrana prírody Správa CHKO Malé Karpaty vo svojom stanovisku zo dňa 3.6.2008 k zámeru D4 Križovatka Ivanka pri Dunaji – Stupava opakovane upozorňuje na ohrozenie Šúra vedením trasy diaľnice D4 pozdĺž Šúrskeho kanála, ktorý tvorí ochranné pásmo Šúru.

V predmetnom materiáli nie je ani hodnotenie diaľnice D4 na územie NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr, ktoré sa nachádza v NPR Šúr a čo sa týka ostatných území NATURA 2000 dotknutých diaľnicou D4, v predmetnom materiáli je uvedený len stručný súhrn EIA posudzovania vplyvov na územia NATURA 2000. SEA hodnotenie vplyvov strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnicu D4, na územia NATURA 2000 sa neuskutočnilo.

Na str. 81 predmetného materiálu v rámci informácií o jednotlivých dotknutých územiach NATURA 2000 vo väčšine prípadov nie je vylúčené, že sa v týchto územiach nachádzajú prioritné biotopy a prioritné druhy.

V predmetnom materiáli nie sú uvedené vplyvy diaľnice D4 na predmet ochrany v územiach NATURA 2000 dotknutých plánovanou diaľnicou D4. SEA hodnotenie strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnicu D4, z hľadiska cieľov ochrany území NATURA 2000 sa neuskutočnilo.

Podľa Rozsahu hodnotenia zo dňa 7.3.2012 č.1702/2012-SCDPKaIPz.13538 časť 2.2. Špecifické požiadavky bod4. mal byť posúdený vplyv navrhovaného vedenia cestnej komunikácie na územia NATURA 2000 a ostatné územia chránené podľa osobitných predpisov /národná sústava chránených území, vodohospodársky chránené územia/. Podľa §9 ods.1. zákona č.24/2006 Z.z. obstarávateľ zabezpečí vyhodnotenie vplyvu návrhu strategického dokumentu na ŽP najmenej v rozsahu určenom podľa §8 ods.3. Táto povinnosť obstarávateľa nebola splnená.

Podľa čl. 6 ods. 3 prvá veta Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín /Smernica o biotopoch/ akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu vplyv buď samostatne alebo v kombinácii s inými plánmi a projektmi, bude predmetom primeraného hodnotenia jeho dopadov na lokalitu z hľadiska cieľov ochrany lokality. Vzhľadom na to, že v území dotknutom diaľnicou D4 sa nachádzajú územia zaradené do sústavy NATURA 2000, malo byť SEA hodnotenie vykonané aj v súlade so Smernicou o biotopoch.

Bod 3/ Citujem zo str. 118 predmetného materiálu-...“Predpokladané vplyvy identifikované v etape posudzovania vplyvov podľa tretej časti zákona EIA boli potvrdené i v etape posudzovania strategického dokumentu /SEA/...” Citát sa týka území NATURA 2000. V predmetnom materiáli nie je uvedené ako konkrétne boli predpokladané vplyvy potvrdené v SEA posudzovaní. SEA posudzovanie vplyvov strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnicu D4 sa neuskutočnilo.

Namiesto SEA hodnotenia obsahuje predmetný materiál vykonštruované tvrdenia tak, ako v citáte, ktorý je uvedený vyššie v tomto bode a predmetný materiál obsahuje aj ďalšie vykonštruované tvrdenia.

Bod 4/ Navyše predmetný materiál predpokladá, že hodnotenie vplyvov diaľnice D4 bude pokračovať v ďalších stupňoch projektovej prípravy diaľnice D4, čo je v rozpore s príslušnými predpismi.

Cit. zo str. 108 predmetného materiálu...“Rozptylové štúdie budú aktualizované v ďalších stupňoch projektovej prípravy a v prípade preukázania potreby budú navrhnuté účinné opatrenia na elimináciu vplyvov Doplnku č.3 strategického dokumentu na ovzdušie“...Koniec citátu.

Cit. zo str.116 predmetného materiálu....“V rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie bude nevyhnutné aktualizovať rozptylové a hlukové štúdie, ktorými sa preukáže miera vplyvu vo vzťahu k hygienickým požiadavkám“. Koniec citátu.

Cit. zo str.133 predmetného materiálu....“Negatívne vplyvy identifikované v procese posudzovania druhej, tretej a štvrtej časti zákona č.24/2006 Z.z. budú následne spresnené a doplnené v procese povolenia navrhovanej činnosti podľa stavebného zákona...“. Koniec citátu.

Postup, v ktorom sa počíta s „aktualizáciou rozptylových a hlukových štúdií a so spresnením“ negatívnych vplyvov v rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie je v rozpore so zákonom č. 24/2006 Z. z.

Podľa § 2 písm. b/ zákona 24/2006 Z.z. účelom zákona je najmä zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na ŽP.

Podľa § 3 písm. b/ zákona 24/2006 Z.z. hodnotenie vplyvov na ŽP je komplexné zistenie, opísanie a vyhodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na ŽP vrátane porovnania s jestvujúcim stavom ŽP v mieste ich vykonávania a v oblasti jej predpokladaného vplyvu vrátane prípravy SOH, uskutočnenia konzultácií, zohľadnenia záverečného stanoviska SOH a výsledkov konzultácií, ak ide o rozhodovanie a poskytnutie informácií o rozhodnutí.

Podľa § 3 písm. a/ zákona 24/2006 Z.z. vplyv na ŽP je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na ŽP vrátane vplyvu na zdravie, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. V území dotknutom diaľnicou D4 sa nachádzajú územia zaradené do sústavy NATURA 2000, a preto SEA hodnotenie strategického dokumentu, ktorý obsahuje diaľnicu D4, malo byť vykonané aj v súlade s čl. 6 ods. 3 prvá veta Smernice o biotopoch. Obsah prvej vety čl.6 ods. 3 Smernice o biotopoch je uvedený vyššie v tomto stanovisku /bod1.2/. Smernica o biotopoch je priamo aplikovateľná na území SR.

Pokiaľ ide o pojem náležitého posúdenia v zmysle čl. 6 ods. 3 Smernice o biotopoch, treba poukázať na to, že ustanovenie nedefinuje žiadnu metódu na vykonávanie takého posúdenia. Napriek tomu, v súlade so znením tohto ustanovenia, musí náležité posúdenie dôsledkov plánu alebo projektu pre príslušnú lokalitu predchádzať jeho schváleniu a zohľadniť súhrnné účinky, ktoré vyplývajú zo spojenia tohto plánu alebo projektu s inými plánmi alebo projektmi vzhľadom na ciele ochrany lokality. Takéto posúdenie preto znamená, že všetky aspekty plánu alebo projektu, ktorý môže byť jednotlivo alebo v spojení s inými plánmi alebo projektmi ovplyvniť tieto ciele, musia byť identifikované na základe najlepších vedeckých poznatkov v danej oblasti.“ Koniec citátu z precedenčného práva Európskeho súdneho dvora C-127/02-Waddenvereniging a Vogelbeschermingsvereniging.

Z vyššie uvedeného v tomto bode je zrejmé, že hodnotenie vplyvov na ŽP musí byť komplexne a kompletne vykonané v rámci konania podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Bod 5/ V prípade plánovanej diaľnice D4 sa nejedná o rozvoj, ale jedná sa o devastáciu a degradáciu územia dotknutého touto diaľnicou a vplyvmi tejto diaľnice. Definícia územného rozvoja je uvedená v § 139 ods. 7 stavebného zákona /zákon č.50/1976 Zb./.

Bod 6/ Tvrdenie, uvedené na str. 14 predmetného materiálu, že diaľnica D4 bude mať priaznivý vplyv na zlepšenie ŽP a kvality života obyvateľov dotknutých mestských častí hl. mesta SR Bratislava je nepravdivé. Plánovaná diaľnica by v prípade realizácie doviedla automobilovú dopravu k obytným zónam, ktoré doposiaľ neboli postihnuté vplyvmi takejto dopravy. Plánovaná diaľnica D4 by nezlepšila, ale naopak veľmi by zhoršila životné prostredie, kvalitu života a kvalitu bývania v týchto diaľnicou D4 a jej vplyvmi dotknutých obytných zónach. Jednou z takýchto obytných zón je obytná zóna vo východnej časti MČ Bratislava-Vajnory, ktorej podstatná časť bola postavená pred rokom 1989.

Bod 7/ Cit. zo str.14 predmetného materiálu....“vybudovanie a sprevádzkovanie diaľnice D4 bude mať priaznivý vplyv na:.... celkové hodnoty a rozvojového potenciálu dotknutého územia...“. Koniec citátu.

Tvrdenie v citáte, ktorý je vyššie uvedený v tomto bode dáva za pravdu tým subjektom, ktoré poukazujú na to, že plánovaná diaľnica D4 nie je zámerom pripravovaným vo verejnom záujme, ale je pripravovaná v záujme tých, ktorí vlastnia najmä väčšie pozemky, ktoré boli pôvodne poľnohospodárskou pôdou, nachádzajúce sa v blízkosti trasy plánovanej diaľnice D4. Vďaka blízkosti tejto diaľnice a možnosti pripojenia na túto diaľnicu by sa zvýšila trhová hodnota a tým aj cena pozemkov, ktoré by sa dali využiť alebo kšeftársky speňažiť napr. na rôzne priemyselné, skladové /logistické/ a iné areály. Pričom vo viacerých prípadoch sa s poľnohospodárskou pôdou zaobchádza v rozpore s príslušnými právnymi predpismi a v rozpore aj s verejným záujmom, pretože sa jedná o vysokokvalitné pôdy, ktoré v nezastavanom stave plnia napr. z hľadiska ŽP veľmi významné pozitívne funkcie.

Verejným záujmom je zachovať ornú pôdu a nie zastávať ju rôznymi developerskými projektmi, ktoré sú zamerané na zisk pre tých, ktorí tieto projekty presadzujú.

Územný plán mesta Bratislavy, čo sa týka viacerých zámerov /plánov/ na zastavanie poľnohospodárskej pôdy je v rozpore s § 12 ods.2 písm. b zákona č. 220/2004 Z.z. a je v rozpore aj s nasledovnými predpismi:

- bod.5.9. prvá veta Nariadenia vlády SR č.528/2002 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001, ktorý znie: Rešpektovať ochranu najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd,
- bod 39 prvá veta Nariadenia vlády SR č.461/2011 Z.z., ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001, ktorý znie: 5.9. rešpektovať kvalitnú poľnohospodársku pôdu ako základný pilier potravinovej bezpečnosti štátu. Zabezpečiť ochranu najkvalitnejších a najproduktívnejších poľnohospodárskych pôd pred ich zástavbou už v rámci územnoplánovacej činnosti. Záväzná časť KURS je z hľadiska Územného plánu mesta Bratislavy záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie vyššieho stupňa a zákon /č.220/2004 Z.z./, ako je všeobecne známe, je všeobecne záväzným právnym predpisom. Podľa §25 ods. 6 stavebného zákona návrh územného plánu, ktorého obsah nie je v súlade so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie vyššieho stupňa alebo s príslušnými všeobecne záväznými právnymi predpismi alebo ktorého postup obstarania a prerokovania nie je v súlade s príslušnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, nemožno schváliť. Pokiaľ by došlo k schváleniu napriek takémuto rozporu, schválenie je v celom rozsahu neplatné. Z uvedeného vyplýva, že schválenie častí územného plánu mesta Bratislavy, ktoré obsahujú rôzne developerské zámery plánované na vysokokvalitnej poľnohospodárskej pôde je neplatné.

A k ďalšiemu porušovaniu právnych predpisov dochádza aj pri príprave diaľnice D4. Podrobnejšie o porušovaní predpisov pri príprave diaľnice D4 je uvedené v tomto stanovisku a aj v mojich stanoviskách k EIA posudzovaniu diaľnice D4 úseky Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Záhorská Bystrica, doručené MŽP SR. Na novú výstavbu je možné použiť pozemky v areáloch, ktoré už neslúžia pôvodnému účelu a nie zaberajú poľnohospodársku pôdu tak ako tomu dochádza vo viacerých prípadoch, ktoré sú v predmetnom materiáli nesprávne a v rozpore s príslušnými právnymi predpismi považované za rozvoj. Skutočný verejný záujem, najvyšší verejný záujem, ktorý je v prípade plánovanej diaľnice D4 ochrana území zaradených do sústavy NATURA 2000, by bol realizáciou plánovanej diaľnice D4 veľmi významne poškodený. Verejným záujmom, najvyšším verejným záujmom je ochrana týchto prírodných území, ktoré plnia nezastupiteľné a nenahraditeľné pozitívne funkcie ŽP a tým aj pre ľudí. Podľa čl.103 Zmluvy o Európskom spoločenstve zachovanie a ochrana a zlepšovanie kvality ŽP vrátane ochrany biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín sú základným cieľom všeobecného záujmu, ktorý sleduje Európske spoločenstvo. Diaľnica D4 je možné viesť iným územím, odlišným od územia, v ktorom je v súčasnosti plánovaná.

Bod 8/ Čo sa týka obsahu predmetného materiálu, bol porušený §9 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. a čl. 6 ods.3 prvá veta Smernice o biotopoch. Odôvodnenie vyššie v tomto stanovisku.

Bod 9/ V prípade, ak by bolo vykonané v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. a v súlade s čl. 6 ods. 3 prvá veta Smernice o biotopoch komplexné a objektívne SEA hodnotenie vplyvov strategického dokumentu Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č.3, ktorý obsahuje trasu diaľnice D4, takéto komplexné a objektívne hodnotenie by preukázalo negatívny vplyv tohto strategického dokumentu na integritu územia sústavy NATURA 2000 z hľadiska cieľov jeho ochrany. Jedná sa o územie NATURA 2000, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy.

Podľa §15 ods.. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. ak sa na príslušnom území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, strategický dokument možno schváliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na ŽP alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými neliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu. Diaľnica D4 nesplňa ani jeden zo štyroch taxatívne určených dôvodov, ktoré sú uvedené v §15 ods.. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. na to, aby mohla byť povolená. Preto spôsob akým bol

vypracovaný predmetný materiál považujem okrem iného za obchádzanie v §15 ods.. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z.

Bod 10/ Navyše je trasa diaľnice D4 v rozpore s § 3 ods. 2 prvá veta a s § 3 ods. 3 písm. a/bod.1 Nariadenia vlády SSR č.46/1978 Zb. o chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove. V dotknutom území diaľnice D4 sa nachádzajú strategické zdroje a zásoby pitnej vody. Podľa § 3 ods. 2 prvá veta Nariadenia vlády SSR č.46/1978 Zb. v chránenej vodohospodárskej oblasti možno plánovať a vykonávať hospodársku, technickú, alebo inú obdobnú činnosť len v súlade s poslaním a potrebami tejto oblasti. Diaľnica D4 nie je v súlade s poslaním a ani potrebami tejto oblasti.

Časť II: komentár a pripomienky k časti predmetného materiálu nazvanej História navrhovanej trasy D4:

Bod1/ Na str. 10 predmetného materiálu je spomínaný bod 11.8.2 KURS 2001, ktorej záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 528/2002 Z.z. – k tomu poznamenávam, že v danom materiáli nie je ani zmienka o diaľnici D4 a nultý okruh Bratislavy nebol pôvodne plánovaný ako diaľnica. Pred prijatím cit. Nariadenia nebol ani príslušnými právnymi predpismi prikázaný proces schvaľovania trasy diaľnice D4.

Bod 2/ Na str. 9 predmetného materiálu je spomínaný územný plán VÚC Bratislavského kraja, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 64/1998 Z.z., bod 5.9.12. V pôvodnom znení záväznej časti územného plánu VÚC - bod 5.9.12 z roku 1998 nie je ani zmienka o diaľnici D4. Spomínaný je len nultý okruh okolo Bratislavy ďaleký výhľad S22,5/80 – to podľa príslušnej normy znamená cesta I. triedy, ale nie diaľnica. Nultý okruh nebol pôvodne plánovaný ako diaľnica. K tomu poznamenávam, že kraje, vyššie územné celky a ani ich orgány neboli a nie sú oprávnené určovať a schvaľovať trasy diaľnic. Trasa diaľnice D4 doposiaľ nebola schválená v súlade s príslušnými predpismi.

Zmena ÚP VÚC BSK obsiahnutá v Nariadení vlády SR č. 20/2003 Z.z. týkajúca sa diaľnice D4 bola schválená v rozpore s KURS 2001, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 528/2002 Z.z.

Predmetná časť nariadenia vlády SR č.64/1998 Z.z. – zmena podľa Nariadenia vlády č.20/2003 Z.z. týkajúca sa diaľnice D4 je v rozpore aj s niektorými ďalšími všeobecne záväznými právnymi predpismi, s medzinárodnými zmluvami platnými, účinnými a viažucimi SR v čase schválenia tejto zmeny územného plánu VÚC BSK a aj v čase schválenia pôvodného plánu VÚC Bratislavský kraj, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády č. 64/1998 Z.z. a platnými, účinnými a viažucimi SR aj v čase vyhlásenia záväznej časti územného plánu VÚC Bratislavský kraj a jeho zmeny nariadeniami vlády SR č. 64/1998 Z.z. a č. 20/2003 Z.z.

Obsah návrhu územného plánu VÚC Bratislavský kraj týkajúci sa diaľnice D4 je v rozpore so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie vyššieho stupňa a je v rozpore aj s príslušnými všeobecne záväznými právnymi predpismi. Preto je schválenie návrhu ÚP VÚC Bratislavský kraj týkajúce sa diaľnice D4 neplatné podľa § 25 ods. 6 stavebného zákona. Znenie § 25 ods. 6 stavebného zákona je uvedené v tomto stanovisku v bode I.7. A navyše predmetná časť ÚP týkajúca sa diaľnice D4 nebola daná do súladu s novelami zákonov, so zákonmi s komunitárnym právom EÚ a medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná, tzn. nebola daná do súladu s právnymi predpismi vyššej právnej sily. Podrobnejšie uvedené v stanoviskách k EIA úsekov D v časti Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Záhorská Bystrica, doručené MŽP SR.

Bod 3/ Na str. 9 a 10 predmetného materiálu je uvedené, že diaľnica D4 je dlhodobá v územnom pláne mesta Bratislavy pôvodne ako nultý okruh. K tomu pripomienka: Nultý okruh nebol pôvodne plánovaný ako diaľnica. Diaľnica bola do ÚP mesta Bratislavy doplnená na základe neskorších zmien ÚP mesta Bratislavy. Mesto Bratislava a ani orgány mesta nie sú oprávnené určovať a schvaľovať trasy diaľnic. Navyše veľká časť nultého okruhu a veľká časť trasy diaľnice D4 sa nachádza mimo územia mesta Bratislavy. Mesto Bratislava a ani orgány Bratislavy nemali a ani nemajú kompetencie presahujúce územie mesta Bratislavy. Schválenie návrhu ÚP mesta Bratislavy, časť týkajúca sa diaľnice D4 je neplatné podľa §25 ods.6

stavebného zákona a to pre rozpor tohto plánu so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie vyššieho stupňa a pre rozpor s príslušnými všeobecne platnými záväznými právnymi predpismi.

Z vyššie uvedeného v tomto bode vyplýva, že všetky vyššie spomínané zmienky, ktoré sú uvedené v predmetnom materiáli o údajnej histórii navrhovanej trasy D4 sú bezpredmetné. Trasa diaľnice D4 doposiaľ nebola schválená v súlade s príslušnými právnymi predpismi a o tom svedčí aj to, že strategický dokument Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest – Doplnok č. 3, predmetom ktorého je trasa diaľnice D4, je z novembra 2011 a doposiaľ sa neuskutočnilo SEA hodnotenie tohto strategického dokumentu a podľa §15 ods.2 prvá veta zákona č. 24/2006 Z.z. bez záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov tohto strategického dokumentu na ŽP nemôže byť tento dokument schválený.

Časť III. :Diaľnicu je možné viesť po inej trase, odlišnej od trasy, na ktorej je v súčasnosti diaľnica D4 plánovaná. Zámer, ktorý bol uvedený v materiáloch k EIA posudzovaniu diaľnice D4 a to do viesť do Bratislavy tranzitnú automobilovú dopravu takmer z celého Slovenska v smere ČR, Rakúsko, Maďarsko obojsmerne je veľmi nevhodný a nelogický.

Jedným z alternatívnych riešení dopravnej situácie je nesmerovať do Bratislavy tranzit takmer z celého Slovenska v smere do Čiech, Rakúska a Maďarska obojsmerne, ale odkloniť tento tranzit napríklad vybudovaním diaľnice, ktorá by spojila diaľnice D1 a D2 a to spojila križovatkou s diaľnicou D1 približne v území medzi Piešťanmi a Novým Mestom nad Váhom to tak, aby negatívne vplyvy tejto diaľnice – spojnice nezasahovali územia NATURA 2000 a obytné zóny. Ďalej by táto diaľnica – spojnica mohla viesť od tejto križovatky s diaľnicou D1 približne smerom na Senicu a ďalej k diaľnici D2 a následne k hranici s ČR a k hranici s Rakúskom a tam by bolo možné vytvoriť aj napojenie na rakúsku cestnú sieť.

Takýmto spôsobom by sa dopravná záťaž z automobilovej dopravy rozložila na väčšie územie a nebola by sústredená do jedného miesta, Bratislavy. Vyššie spomínanou diaľnicou by autá ušetrili množstvo kilometrov, ktoré ich núti zbytočne najazdiť rezort dopravy svojimi v súčasnosti presadzovanými nelogickými riešeniami.

V Bratislave je už v prevádzke spojenie diaľnic D1 a D2. A do mestského dopravného systému je možné zapojiť aj polkruh, ktorého súčasťou by bola aj Galvaniho ulica. Na prímestskú dopravu osôb do Bratislavy je možné vo väčšom rozsahu využiť hromadnú prepravu osôb po železnici a využiť resp. vytvoriť integrovaný systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy v Bratislave.

V okolí Bratislavy, v Bratislave a dá sa povedať, že aj v rámci SR je vybudovaná hustá železničná sieť. Rezort dopravy nevenuje železničnej a integrovanej doprave dostatočnú pozornosť. Osobná hromadná doprava je spôsobilá pritiahnuť viac osôb než prepraví v súčasnosti. Vyžaduje si to však skvalitnenie tejto dopravy a prepojenie jednotlivých systémov a druhov hromadnej prepravy osôb. Dá sa povedať, že toto v Bratislave a v Bratislavskom kraji absentuje alebo je na nedostatočnej úrovni. Na Slovensku sa ešte neujal trend presadzovaný EK, a to presúvať prepravu osôb a nákladov na železniciu.

V tomto bode vyššie spomínaná diaľnica – spojnica diaľnic D1 a D2 by bola spôsobilá obojsmerne znížiť intenzitu dopravy na diaľnici D1 v úseku od križovatky diaľnice – spojnice s diaľnicou D1 po Bratislavu, znížiť intenzitu automobilovej dopravy v Bratislave a znížiť obojsmerne intenzitu dopravy aj na diaľnici D2 čo sa týka tranzitnej dopravy. Súčasne by bola spôsobilá presmerovať z diaľnice D1 a diaľnice D2 aj dopravu smerujúcu do západnej časti Bratislavy.

Okrem toho sa plánuje vybudovať železničné spojenie medzi SR a Rakúskom, a to medzi Bratislavou /Petržalka/ a letiskom vo Viedni /Schwechat/.

Tranzitnú dopravu smerujúcu do MR je možné odkloniť aj v iných častiach SR a rozhodne nie je potrebné smerovať tento tranzit do Bratislavy.

Časť IV.: Je otázne, či diaľnica D4, tak ako je pripravená, nie je v rozpore aj s technickými a bezpečnostnými predpismi, pretože časté striedanie mostov, mimoúrovňových križovatiek, zárezov a násypov rôznej výšky viac pripomína húsenkovú dráhu než diaľnicu.

Časť V: Žiadam, aby bolo v súlade s príslušnými právnymi predpismi vykonané odborné komplexné a objektívne SEA hodnotenie strategického dokumentu Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - Doplnok č.3 s prihliadnutím aj na vyššie spomínané ustanovenia §3 ods.2 prvá veta a §3 ods. 6 písm. a/ bod1 Nariadenia vlády SSR č.46/1978 Zb. o chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove.

Súčasne žiadam, aby do siete diaľnic SR bola zaradená diaľnica – spojnice D1 a D2, spomínaná v bode III. tohto stanoviska, ktorá by bola na diaľnicu napojená približne v území medzi Piešťanmi a Novým Mestom nad Váhom.

Časť VI: Podľa §15 ods.2 druhá veta zákona 24/2006 Z.z. schvaľujúci orgán je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou, vznesené pripomienky verejnosti.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa uskutočnilo dňa 20.12.2012 v priestoroch MDVRR SR o 15:00 hod.

Keďže z uvedeného verejného prerokovania je vyhotovený záznam len formou prepisu nahrávky, je tento prepis kvôli značnej obsažnosti priložený k stanovisku ako príloha.

Vzhľadom na závažnosť odbornej problematiky a charakter pripomienok doručených v stanoviskách uplatnených pri verejnom prerokovaní správy o hodnotení strategického dokumentu Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako rezortný orgán podľa §17 ods. 2 v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia SR rozhodlo o opätovnom zvolaní verejného prerokovania.

Druhé verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa uskutočnilo dňa 14. marca 2013 o 16:00 hod. na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Nám. slobody č. 6, v zasadacej miestnosti č. 5 na 1. poschodí.

Verejné prerokovanie otvoril **Mgr. Halabica**, generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja.

RNDr. Garajová (SCDaPK, MDVRR SR) prezentovala Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest ako základný strategický dokument v oblasti ciest a diaľnic, potreby a históriu trasovania diaľnice D4, súčasný stav jej prípravy a environmentálneho hodnotenia.

Ing. Dušan Stateľov, OZ Malé Karpaty

Výstavba diaľnice je verejnou investíciou, z toho dôvodu je nevyhnutné, aby sa preukázala jej ekonomická efektívnosť, k čomu teraz nedošlo. Základným východiskom pre ekonomické výpočty by mal byť dopravný rozbor, resp. prognóza dopravných intenzít, ktoré takisto neboli spracované. Taktiež chýba analýza podielu tranzitnej a mestskej dopravy, osobnej a nákladnej dopravy, vrátane smerového prieskumu. Pri žiadnom z uvedených variantov nebolo uvedené logické zdôvodnenie, preto nie je metodicky správne pri chýbajúcom logickom zdôvodnení vyhodnotiť Variant 2 a Variant 3 ako nevhodný. Navyše Variant 3 nie je v správe o hodnotení ani dostatočne opísaný, pričom na opis Variantu 3 mal byť použitý aktuálny územnoplánovací podklad k novému ÚPN R BSK, Územný generel BSK 2012.

Namietal použitý spôsob hodnotenia území európskeho významu NATURA 2000, a to že ak priamy zásah do chránených území Natura 2000 nedosahuje ani 1 % celkovej výmery chráneného územia možno predpokladať, že predpokladané negatívne vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu bude možné eliminovať, realizáciou účinných opatrení.

RNDr. Anna Zemanová, zainteresovaná verejnosť

Nebol preukázaný deklarovaný účel Doplnku č. 3 a to verejná požiadavka na medzinárodné prepojenie s Rakúskom. Z toho dôvodu napojenie na plánovanú rýchlostnú cestu S8 nie je možné považovať za relevantný argument. V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je diaľnica činnosťou presahujúcou štátne hranice a preto je potrebné v rámci posudzovania tohto strategického dokumentu aj oficiálne stanovisko Rakúskej strany. Rakúska republika neposkytla zatiaľ žiadne záväzné stanovisko a ani konkrétny návrh.

Tunel malé Karpaty je bez odôvodnenia opätovne navrhovaný do priestoru posudzovaného koridoru, ktorý v záverečnom stanovisku EIA nebol odporúčaný. Nie je zohľadnená skutočnosť, že horninové prostredie v oblasti navrhovaného umiestnenia tunela je seizmicky aktívne. V správe o hodnotení sa uvádza priamy nepriaznivý vplyv na územia chránených území (NATURA 2000), avšak nie je preukázaná miera tohto vplyvu z hľadiska cieľov ich ochrany.

Doplnok č. 3 nepreukázal naliehavé dôvody verejného záujmu, napriek priamemu zásahu do území s výskytom prioritných biotopov a biotopov prioritných druhov. Absentuje posúdenie vplyvu na chránené územie európskeho významu SKUEV0279 Šúr a vplyv na prerušenie migračného koridoru Malé Karpaty – Šúr. Odmietajú názor spracovateľa, že vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie. Majú za to, že správa nenapĺňa požiadavky stanoveného rozsahu hodnotenia a požadujú, aby obstarávateľ a príslušný rezortný orgán správu vrátil na dopracovanie v zmysle vydaného rozsahu hodnotenia a pripomienok k nemu zaslaných.

Peter Lipovský, BROZ:

Poukázal na to, že nie je dostatočne preukázaná miera vplyvu strategického dokumentu na územia sústavy chránených území NATURA 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany. Nesúhlasia so závermi správy o hodnotení, že vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu nie sú takého charakteru, aby spôsobili závažný vplyv na životné prostredie.

Mgr. Rastislav Tešovič, poslanec MČ Bratislava – DNV:

V prípade realizácie Variantu č.1 alebo Variantu č. 2 žiadajú realizovať trasu diaľnice tunelovým riešením popod rieku Moravu a alúvium rieky Moravy.

Ing. Viera Husková, ENPRO Consult, spracovateľ správy o hodnotení

Je nepísané pravidlo, že keď vplyv na územia európskeho významu NATURA 2000 nedosahuje ani 1% z výmery veľkých chránených území, tak podľa materiálu, ktorý vydala európska komisia, sa to nepovažuje za závažný vplyv na životné prostredie. Predpokladané vplyvy identifikované v etape posudzovania vplyvov podľa tretej časti zákona (EIA) boli potvrdené i v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) a budú spresňované v ďalších etapách prípravy a v prípade potreby budú navrhnuté účinné zmierňujúce opatrenia a v prípade preukázania opodstatnenosti i kompenzačné opatrenia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a súvisiacich predpisov a metodík. Čo sa týka ostatných vplyvov, na horninové prostredie, na všetky tie ostatné veci, všetko čo bolo identifikované, tak je možné eliminovať alebo aj odstrániť v niektorých prípadoch realizáciou opatrení, jednak ktoré boli navrhnuté v procese SEA, je tam dosť veľa tých opatrení. Jednak sú to opatrenia, ktoré boli navrhnuté v dokumentácii v procese EIA.

Keď sa bude robiť územné alebo stavebné povolenie, treba dozerať na to, aby sa tieto opatrenia, ktoré sú navrhnuté v SEA, v EIA dostali do územného rozhodnutia a stavebného povolenia. Lebo obyčajne tam to zlyhá, v EIA, tam sa to navrhne, ale v ďalších stupňoch sa to nezohľadní. Jediná záväznosť, ktorá je na realizáciu opatrení, sú tie rozhodnutia, ktoré sú vydané podľa stavebného zákona.

Ing. Anna Holásková, NDS

Spresnila stav prípravy jednotlivých úsekov diaľnice D4.

Ing. Daniela Okuliarová, NDS

Spresnila Záverečné stanovisko MŽP SR pre úsek križovatka Rača – Záhorská Bystrica, kde sa v odporúčaní uvádza: „Úsek križovatka Rača – Záhorská Bystrica v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitosti vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a taktiež nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice sa odporúča nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica, ale podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7.“

Ing. Ladislav Csader, BSK

Spochybnil účelnosť oddelovania tranzitnej a mestskej dopravy, ktorá ide na trase Petržalka – Lamač, keďže tade idú všetci Bratislavčania, ktorí sa presúvajú na trase medzi svojim bydliskom a pracoviskom. Poukázal na prognózy, podľa ktorých najbližšie dosiahne maximálnu kapacitu most Lafranconi a dostane do takého stavu, ako je Prístavný most. A to si netreba privolať, také situácie, ako problém v tuneli Sitina, ktorý stačí jedna havária a je vyradený.

Marián Minarovič, Únia miest Slovenska

Ide o komplexné riešenie mestskej, prímestskej dopravy, tranzitnej dopravy vrátane medzinárodných vzťahov, lebo ako som videl tam je aj TEN – T, ale aj prepojenie jednotlivých dopravných systémov. Takže je to komplexný problém. A pokiaľ majú problémy občania, z hľadiska dopadov, tak je to konkrétne riešiteľné, preto sa v niektorých variantoch uvažuje so zapustením do terénu, znížením.

Ing. Mikuš, Magistrát hl.m. SR BA

Toto je environmentálne posúdenie akýchsi troch variantov D4, a to posúdenie má niekoľko aspektov. Jedným z tých aspektov je aj účelnosť vôbec jednotlivých úsekov diaľnice D4, podľa toho, aký variant vyjde. Ja predpokladám, že sa prevzali aj podklady z minulosti. Trasovanie diaľnice D4 nie je vec, ktorá vznikla dnes, alebo včera alebo minulý rok, táto vec tu vznikla už dávnejšie aj na pôde hlavného mesta. Kým sa stabilizoval nultý okruh do územného plánu, tak už dávno predtým boli nájdené trasy, ktoré boli z dopravného pohľadu najefektívnejšie a potom sa ten výsledok len doladoval z pohľadu takých vecí, či je to technicky, environmentálne a urbanisticky priechodné.

Ing. Tokoš, Magistrát hl.m. SR BA

Posúdenie úseku Ivanka sever – Rača, prebehlo normálnym prerokovaním. Nadštandardne vyšli mestskej časti Vajnory v ústrety. Poukázal na spracovaný hydrogeologický prieskum v úseku okolo Vajnor, takisto bol na CEPIT urobený nadštandardne, vzhľadom šúrske vody.

Ing. Milan Luciak, MŽP SR

Uviedol, že v zmysle štvrtej časti zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ktorá hovorí o posudzovaní vplyvov presahujúcich štátne hranice, MŽP SR informovalo rakúsku stranu o pripravovanom strategickom dokumente. Rakúskej strane bola zaslaná správa o hodnotení strategického dokumentu a návrh strategického dokumentu spolu s požiadavkou, či sa dotknutá strana zúčastní posudzovania. Odpoveď rakúskej strany na MŽP SR zatiaľ doručená nebola.

RNDr. Ľuboslava Garajová, MDVRR SR

Uviedla, že oznámenie o zverejnení návrhu Doplnku č. 3 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bolo uverejnené v Hospodárskych novinách dňa 4. marca 2013 a súčasne zverejnené na webovom sídle MDVRR SR a MŽP SR.

Mgr. Michal Halabica, MDVRR SR

Snažili sme sa vyhovieť verejnosti, posúdiť aj ďalšie varianty. Nemôžeme problematiku D4 posudzovať len z regionálneho uhlu pohľadu a my to musíme chápať aj v širších súvislostiach.

Uviedol, že pripomienky nerelevantné k procesu environmentálneho posudzovania strategického dokumentu nie je možné akceptovať pri dopracovaní správy o hodnotení.

Záver:

Ani na základe opakovaného verejného prerokovania a vzájomného vysvetlenia názorov a pohnútok zainteresovanej verejnosti a obstarávateľa nedošlo k vzájomnému zblíženiu stanovísk.

Záznam z verejného prerokovania bol spracovaný MDVRR SR ešte v deň konania prerokovania, tzn. 18.10.2012.

KONZULTÁCIE

V priebehu procesu SEA bol pomerne aktívne využívaný nástroj konzultácií v zmysle § 63 zákona. Konzultácie boli využívané jednak v súvislosti s formulovaním záverov jednotlivých etáp procesu posudzovania na úrovni príslušného a rezortného orgánu, odborných inštitúcií a spracovateľa dokumentácie SEA a jednak vo vzťahu k zainteresovanej verejnosti.

Z doložených podkladov vyplýva nasledovná postupnosť vykonania konzultácií:

25.1.2012	Pracovné stretnutie k vyhodnoteniu pripomienok predložených k oznámeniu za účasti MDVRR SR, spracovateľa SEA a NDS,a.s.
29.2.2012	Pracovné stretnutie k rozsahu hodnotenia za účasti MDVRR SR, MŽP SR a ENPRO Consult; výsledkom rokovania bolo naformulovanie návrhu riešenia variantov v rámci rozsahu hodnotenia.
2.3.2012	Prerokovanie návrhu rozsahu hodnotenia za účasti MDVRR SR, MŽP SR, ENPRO Consult a NDS,a.s.
11.4.2012	Pracovné rokovanie k príprave správy o hodnotení za účasti MDVRR SR, ENPRO Consult a NDS,a.s.
13.4.2012	Konzultácie za účasti BSK, MÚ Lamač, Magistrát, NDS, MDVRR SR, MŽP SR, ENPRO Consult. Vzhľadom na neúčast' verejnosti bolo dohodnuté nové stretnutie 24.5.2012.
24.5.2012	Konzultácia sa vykonala na podnet verejnosti, za ktorú sa jej zúčastnili p. Stateľov, p. Zemanová, p. Kminiaková, p. Studnická, ďalšími účastníkmi boli MDVRR SR, ENPRO Consult; podrobne je predmet konzultácie popísaný v správe o hodnotení, v prílohe č. 8; predmetom rokovania boli predovšetkým pripomienky k oznámeniu, rozsahu hodnotenia, variantom, záverečné stanovisko Ivanka - Záhorská Bystrica, tunel, opodstatnenosť diaľnice, letisko, údajné protiprávne konanie MDVRR SR atď. Výsledkom konzultácie bolo určenie variantu Lamač - Krasňany pre posudzovanie v rámci správy o hodnotení. Požiadavky na prizývanie na všetky odborné rokovania súvisiace s trasovaním diaľnice D4 a pozývať zainteresované obce priamo, nie cez ZMOS boli rezrtným orgánom akceptované. Požiadavky na preukázanie opodstatnenosti trasy D4, doloženie podielu tranzitnej a mestskej dopravy, zdôvodnenie ekonomickej naliehavosti výstavby D4 a vyčíslenie technicko-ekonomickej nákladovosti a efektívnosti investície nebolo akceptované s odôvodnením, že predmetom SEA je hodnotenie vplyvov na životné prostredie a že za dopravnú opodstatnenosť variantov zodpovedá vláda SR.
20.6.2012	Pracovné stretnutie k príprave správy o hodnotení za účasti MDVRR SR, ENPRO Consult a NDS,a.s. bolo zamerané hlavne na stanovenie variantov trasovania pre ďalšie hodnotenie a na vysporiadanie sa s požiadavkami zainteresovanej verejnosti. Hlavným záverom rokovania bolo určenie variantov, ktoré budú posúdené v správe o hodnotení (totožné s reálne posúdenými).
30.7.2012	Pracovné stretnutie k príprave správy o hodnotení za účasti MDVRR SR a ENPRO Consult
6.11.2012	Pracovné stretnutie k príprave správy o hodnotení za účasti MDVRR SR a ENPRO Consult s dôrazom na urýchlenie procesu posudzovania. Požiadavky na správu o hodnotení: - posúdiť aj ďalšie trasy hlavne trasu Lamač - Krasňany;

	<ul style="list-style-type: none"> - dopracovať účelovosť a opodstatnenosť trasy všetkých úsekov D4 na základe reálnych dopravných analýz a štúdií; - vykonať analýzu súčasného stavu a uviesť dopravno-inžinierske zhodnotenie dopadov presmerovania dopravných prúdov, intenzity dopravy a prognózu dopravnej zaťaženia diaľnice D4 II., III. a IV. úsek (úseky Ivanka - Záhorská Bystrica - št. hranica s rakúskom), ktorá exaktne preukáže potrebu novej cestnej komunikácie a zhodnotiť vplyv Doplnku č. 3 strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie z dopravného hľadiska; - Zosúladiť prieskumy a analýzy s Územným generelom Bratislavského kraja, ktorý je pred dokončením; - Posúdiť vplyv navrhovaného riešenia podľa článku 6 Smernice Rady č. 92/43/EHS o ochrane biotopov na sústavu siete chránených území NATURA 2000 a ďalších chránených a vodohospodárskych chránených území a vzhľadom na predpoklad vplyvu na tieto chránené územia pripraviť alternatívne trasy; zdôvodniť ekonomickú náliehavosť prípravy dopravnej investície z národných zdrojov. <p>Záverom bolo dohodnuté zorganizovať konzultáciu s verejnosťou v štádiu rozpracovanosti správy o hodnotení.</p>
30.11.2012	<p>Zástupcovia OZ Malé Karpaty poukázali na nasledovné skutočnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • z dopravného hľadiska je tunel D4 v trase za Mariankou jedným z najneefektívnejších dopravných riešení, či pre mestskú dopravu alebo tranzit; • tento postup pripraví štátny rozpočet o zbytočné peniaze (1 200 miliónov Euro), dopravný prínos nízky a príroda zničená; • stále je otáznym samotné dopravné využitie tunela, ktoré nebude slúžiť dobre ani tranzitnej ani mestskej doprave, dopravné prieskumy poukazujú na nedostatočnú vyťaženosť tohto tunela, ktorý by mal byť najdlhším tunelom na Slovensku; • vysoký rozpočet cca 1,2 mld. Eur na budovanie 10 km tunela D4 je vzhľadom na dopravnú neefektívnosť plytvaním verejných financií. (Na ilustráciu zvýšenie dane z 19 na 25 % prinesie štátnemu rozpočtu 0,35 mld. Eur.); • v žiadnom štádiu prípravy D4 neprebehlo vyhľadávanie a posúdenie optimálnej trasy D4; • realizáciou D4 dôjde k rozsiahlemu zničeniu prírody v okolí Marianky; • dôjde k zhoršeniu kvality života a bývania v Marianke, Záhorskej Bystrici v dôsledku nárastu hluku, exhalátov a obmedzenému pohybu ľudí do okolia; • alternatívne technické riešenie - zapustenie diaľnice D4 od portála (vyústenia) tunela v Marianke k Stupave, nie je technicky realizovateľné (bez zmeny vedenia prípojky na D2 popod štátnu cestu) – teda je veľmi nereálne; • tunel D4 neodľahčí dopravu Bratislavy; • poukázali na vhodnosť koncepcie „Župného okruhu“ v intenciách pripravovaného ÚPN regiónu BSK <p>Zástupcovia MDVRR SR, NDS, Magistrátu hl. m. SR Bratislavy, BSK ako aj odbornej verejnosti zdôvodnili:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opodstatnenosť trasovania D4 v koridore „nultého okruhu“; • význam a kategóriu požadovaného variantu „Lamač – Krasňany“ ako súčasť vonkajšieho polokruhu ZÁKOSu Bratislava; • jeho zakotvenie vo všetkých stupňoch územnoplánovacej dokumentácie na základe dopravných štúdií primeraných etapy procesu prípravy projektu; • vysvetlili úroveň dopravno – inžinierskych štúdií, z ktorých vyplynulo trasovanie D4; • správnosť procesu procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností na

	<p>životné prostredie vo vzťahu k európskej legislatíve;</p> <ul style="list-style-type: none"> vzťah procesu strategického environmentálneho posudzovania k posúdeniu vplyvov na územia NATURA 2000 (čl. 6 smernice o biotopoch a § 38 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z.z. vo vzťahu k §28 ods. 5 a 6 zákona o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002); poukázali na neodôvodnené požiadavky zástupcov OZ Malé Karpaty na spracovanie bližšie nešpecifikovaných dopravných štúdií a ich nároky na neodôvodnené zaťaženie štátneho rozpočtu; <p>Záver:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zástupcovia OZ Malé Karpaty napriek odbornému výkladu k diskutovaným problémovým otázkam zo strany kompetentných orgánov a odbornej verejnosti: trvajú na doložení dopravného odôvodnenia trasy diaľnice D4 trvajú na dopravnom zdôvodnení smerovania trasy diaľnice D4 trvajú na doložení konkrétneho rozdelenia dopravy na tranzitnú a mestskú, plus smerové rozdelenie dopravy žiadajú posúdenie vplyvov strategického dokumentu na územia NATURA 2000 požadujú ďalšie konzultácie k rozpracovaným nimi požadovaným dopravným štúdiám <p>Zástupcovia odbornej verejnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> poukázali na význam diaľnice D4 z hľadiska zlepšenia plynulosti a tým aj bezpečnosti cestnej dopravy v Bratislave vyjadrili názor, že doteraz spracované dopravno – inžinierske podklady sú postačujúce pre environmentálne hodnotenie strategického dokumentu a požiadavky OZ Malé Karpaty na spracovanie ďalších dopravných štúdií v tejto etape prípravy projektov považujú za zbytočné a neodôvodnené vynakladanie finančných prostriedkov
--	---

Závěry vyplývajúce z vyjadrení, stanovísk a verejného prerokovania

V stanovenom termíne bolo na MDVRR SR, resp. na MŽP SR doručených 28 písomných stanovísk dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti a vypracované boli 2 záznamy z verejných prerokovaní.

Z uvedeného počtu bolo 11 stanovísk nesúhlasných (z toho 3 x OZ Malé Karpaty a RNDr. Anna Zemanová), 5 bolo podmiennečne súhlasných a zvyšné boli bez pripomienok.

Za nesúhlasné stanovisko je považovaná aj žiadosť MŽP SR o doplnenie Správy o hodnotení o relevantné dopravné podklady, ktoré by preukázali opodstatnenosť výstavby a budúceho využitia diaľnice D4 a dosiahnutie súladu s požiadavkou §15 ods.4 zákona č. 24/2006 Z.z., ktorá hovorí, že ak má strategický dokument negatívny vplyv na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy alebo biotopy prioritných druhov, môže byť schválený iba z dôvodov týkajúcich sa ľudského zdravia, verejného poriadku, bezpečnosti SR, významného vplyvu na zlepšenie životného prostredia, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi z hľadiska verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení nevyhnutných na zabezpečenie ochrany a celistvosti súvislej sústavy chránených území. Je potrebné preukázať – naliehavý dôvod výstavby diaľnice D4.

Uvedené požiadavky boli nosnými témami aj na stretnutiach s verejnosťou a korešpondujú s požiadavkami, ktoré sú obsiahnuté v nesúhlasných stanoviskách a sú z tohto hľadiska reprezentatívne.

Z podmiennečne súhlasných stanovísk je možné uviesť stanoviská Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý trvá na navrhnutí a realizácii opatrení v prípade preukázania závažného vplyvu na územia NATURA 2000, ako aj kompenzačných opatrení a Hlavného Mesta Bratislava, ktoré požaduje zosúladiť trasovanie variantu 1, v úseku Jaroveckého ramena, s platným ÚPN hl.m. SR Bratislavy.

Celkovo možno konštatovať, že orgány verejnej správy s predloženým strategickým environmentálnym hodnotením bez pripomienok alebo s pripomienkami súhlasia, s výnimkou obce Marianka a MŽP SR, ktoré požadovalo dopracovanie správy o hodnotení. Proti výstavbe D4 v danom trasovaní sú tri občianske združenia, Únia miest Slovenska a štyria občania, ktorí zaslali obsiahle stanoviská.

Z 13 priamo dotknutých obcí (okrem hl. m. SR Bratislavy) zaslala stanovisko k správe len jedna obec a z 8 priamo dotknutých MČ Bratislavy len jedna!

Bližšie sú najzávažnejšie pripomienky analyzované vo vybraných častiach tohto stanoviska.

Počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu s celoštátnym významom prebehli konzultácie so zainteresovanou verejnosťou, tzn. so zástupcami štátnej správy a samosprávy na rôznych úrovniach ako aj so zástupcami občianskych združení a jednotlivými občanmi, ktorí cítili potrebu hájiť si svoje práva a názory.

Záver

Z uvedeného vyhodnotenia je vidieť, že v tomto štádiu poznania a prezentácie projektu sú postoje skôr zdržanlivé a zamietavé stanoviská prezentujú skoro 40%. Viacerým subjektom chýbali preukaznejšie informácie a dôvody prípravy a výstavby.

Posúdenie správy o hodnotení odborne spôsobilou osobou

MŽP SR podľa § 17 ods. 11 určilo spracovateľa odborného posudku listom č. 9634/2011-3.4/ml zo dňa 24.7.2013. Vypracovaním posudku bola poverená spoločnosť ENVICONSLT spol. s r.o. so sídlom Obežná 7, 010 08 Žilina, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 6/98-OPV.

Ako vyplýva z textu odborného posudku, má posudzovaná správa o hodnotení nedostatky, vyplývajúce z nesystémového určenia a vyhodnotenia cieľov posudzovania a hlavne nedostatočného preukázania ich naplnenia. Preto sa spracovateľ posudku kvôli objektivite celého procesu SEA rozhodol doplniť environmentálne ciele a preveriť ich naplnenie na základe rozpracovania a porovnania výstupov z konkrétnych dopravno-inžinierskych podkladov a tiež na základe výstupov z rôznych dokumentov, týkajúcich sa územného a dopravného plánovania v širšom regióne Bratislavy. Jednalo sa hlavne o dokumentáciu, ktorá bola spracovávaná približne v rovnakom čase ako posudzovaná správa o hodnotení a autor správy ju nemal k dispozícii. Nedostatok exaktných údajov o predpokladanom zaťažení diaľnice D4 bol asi aj jeden z dôvodov, prečo zaujala zainteresovaná verejnosť k správe o hodnotení a celému strategickému dokumentu nesúhlasný postoj.

Na záver možno konštatovať, že správa o hodnotení splnila svoj účel. Prehľadne popísala celú študovanú problematiku a v konečnom dôsledku správne vyhodnotila význam strategického dokumentu aj s vplyvmi na životné prostredie.

Vo všeobecnosti možno vytknúť správe tieto zásadné veci:

- nedostatočné nastavenie environmentálnych cieľov, voči ktorým mali byť vplyvy vyhodnocované a v prípade, kde ciele zadefinované boli, chýbali ich systematické vyhodnotenia
- významný podiel očakávaných vplyvov na životné prostredie má charakter vplyvov posudzovaných na úrovni EIA, čo dokumentuje aj snaha pri každej oblasti vplyvov vyčleňovať osobitne vplyvy počas výstavby a prevádzky; v danom prípade mal byť kladený dôraz na "problémové" lokality a kumulatívne a synergické efekty
- v správe neboli uvedené významné vplyvy na územie NATURA 2000, ktoré boli v období spracovania správy o hodnotení známe (CHVÚ Dunajský luh); všetky vplyvy na NATURU 2000 boli posudzované na základe jedného parametra - percentuálneho vyjadrenia zásahu do chráneného územia, čo bolo pravdepodobne urobené zo snahou o hodnotenie na základe jedného kritéria pre všetky lokality

- v súvislosti so záverečným stanoviskom MŽP SR č. 318/2010-3.4/ml z 28.9.2011 k úseku Jarovce - Ivanka sever, ktorým bolo určené spracovať projekt kompenzačných opatrení pre územie sústavy NATURA 2000 Dunajské Luhy je tvrdenie, že vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu, ktoré možno predpokladať v rámci etapy SEA nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a ktoré by bránili jeho schváleniu (str. 138), je vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti neprimerané
- nedostatočná reakcia na požiadavky zainteresovanej verejnosti v súvislosti s dôslednejším vyargumentovaním dostatočnosti dovtedy spracovaných dopravných podkladov ako aj zdokladovania opodstatnenosti Doplnku č. 3; aj na základe doplnenia aktuálnejších dopravných-inžinierskych podkladov v rámci tohto posudku boli závery o opodstatnenosti investície potvrdené
- krajinárske a ekozologické aspekty výstavby diaľnice boli síce popísané dostatočne, ale absentuje konkrétna reakcia na fakt, že okruh, ktorý sa prostredníctvom D4 vytvorí okolo Bratislavy, spôsobí výrazný bariérový efekt na regionálnej úrovni a je potrebné precízne vyhodnotiť všetky možnosti ako tento efekt minimalizovať. Ekodukty môžu byť jedným z riešení.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Nižšie je uvedený prehľad vplyvov, ktorý vyplynul z posudzovanej správy o hodnotení a odborného posudku.

Vplyvy na obyvateľstvo

Z environmentálnych cieľov sa týkajú vplyvov na obyvateľstvo tieto:

- zlepšenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky, **zníženie nehodovosti**;
- zlepšenie hygienických pomerov obytných zón - prerozdelením dopravy a zvýšením plynulosti dopravy sa v širších súvislostiach celkovo zlepši **stav znečistenia ovzdušia dopravou a hlukové pomery**; ďalšími technickými opatreniami (protihlukové steny) v zastavanom území je možné zmierniť vplyv súčasnej stále narastajúcej intenzity dopravy.

Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa celkový počet automobilov nezvýši. Predpokladá sa, ako bolo konštatované už vyššie, že prerozdelením dopravy a odklonením tranzitnej dopravy z územia hl. mesta SR Bratislavy sa znečistenie ovzdušia a emisie hluku v blízkosti existujúcich, väčšinou kapacitne preťažených komunikácií, oproti súčasnému stavu znížia.

Zákonite tým musí dôjsť v niektorých lokalitách k zhoršeniu stavu životného prostredia. tieto negatíva sa budú musieť riešiť zmierňujúcimi opatreniami, napr. protihlukovými stenami.

Faktom je, že v lokalitách, kde doteraz diaľnica alebo iná kapacitná komunikácia umiestnená nebola, dôjde k jej intenzívnejšiemu vnímaniu, a preto bude potrebné prijať nadštandardné opatrenia na elimináciu jednak percepčného vplyvu a jednak klasických prejavov ako sú hluk a imisie. Medzi také opatrenia patrí zahĺbenie diaľnice do terénu, alebo jej vedenie v tuneli (Marianka, Vajnory).

Výstavbou novej diaľnice sa čiastočne zvýši rozptyl áut okolo Bratislavy, a tým mierne zníženie hustoty, čo prispeje k bezpečnosti cestnej premávky a zároveň môže priamo i nepriamo významne pozitívne ovplyvniť zdravotný stav obyvateľstva v dotknutom území prostredníctvom zníženia nehodovosti.

Veľmi významný vplyv na obyvateľstvo by nastal v prípade variantu č. 3, ktorého realizácia by priniesla asanácie rodinných domov a asanácie objektov blízkosti bývania, nakoľko výstavba by sa realizovala v intenzívne zastavanom a využívanom území (Galvaniho ulica).

Vplyvy na národnú sústavu chránených území

Pri realizácii Doplnku č. 3 strategického dokumentu bude nevyhnutné akceptovať požiadavky vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany prírody a krajiny, najmä zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a súvisiacich predpisov.

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu je v dosahu s týmito chránenými územiami národnej sústavy chránených území (CHKO, NPR, CHA, PP, PR):

CHKO Dunajské luhy (výmera 12 284 ha) – trasa diaľnice vedie v dĺžke cca 0,8 km chráneným územím prevažne mostným objektom. Realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu časti tohto chráneného územia (cca 0,03 % z celkovej výmery CHKO) vo všetkých variantoch. Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá najmä ovplyvnenie tohto chráneného územia hlukom a svetelným znečistením.

PR Dunajské ostrovy - odporúčaný variant trasy vedie mostným objektom mimo územia PR. Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nepredpokladá záber chráneného územia ani iný závažný vplyv vedenia cestnej komunikácie na toto chránené územie.

PR Gajc - odporúčaný variant trasy vedie mostným objektom mimo územia PR. Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nepredpokladá záber chráneného územia ani iný závažný vplyv vedenia cestnej komunikácie na toto chránené územie.

PR Kopačský ostrov - odporúčaný variant trasy vedie mostným objektom mimo územia PR. Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nepredpokladá záber chráneného územia ani iný závažný vplyv vedenia cestnej komunikácie na toto chránené územie.

PR Topoľové hony - odporúčaný variant trasy vedie mostným objektom mimo územia PR. Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nepredpokladá záber chráneného územia ani iný závažný vplyv vedenia cestnej komunikácie na toto chránené územie.

CHA Devínske alúvium (253,16 ha). Odporúčaný variant trasy vedie územím CHA. Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k záberu cca 0,58 % z celkovej výmery CHA.

Ramsarská lokalita Dunajské luhy - odporúčaná trasa diaľnice vedie v dĺžke cca 1,4 km chráneným územím prevažne mostným objektom. Realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu časti tohto chráneného územia (cca 0,04 % z celkovej výmery lokality). Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá najmä ovplyvnenie časti príľahlého územia hlukom a svetelným znečistením.

Ramsarská lokalita Niva Moravy (5 380 ha). Realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu časti tohto chráneného územia (cca 0,05 % z celkovej výmery lokality).

Vplyvy na vodohospodársky chránené územia

Z hľadiska vodohospodárskych záujmov bude navrhovanú trasu diaľnice D4 potrebné zosúladiť so všeobecne záväznými predpismi v oblasti vodného hospodárstva, najmä zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) v znení ďalších predpisov, ale tiež s podmienkami obsiahnutými v NV 46/1978 Zb.

Vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti (CHVO)

V dosahu Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nachádza CHVO Žitný ostrov.

Odporúčaná trasa cestnej komunikácie, ktorá je predmetom Doplnku č. 3 strategického dokumentu vedie v dĺžke cca 12 km touto CHVO. Pri realizácii Doplnku č. 3 strategického dokumentu možno predpokladať riziko znečistenia podzemných vôd najmä v prípade havárie, preto bude potrebné venovať tejto otázke zvýšenú pozornosť.

Výstavba diaľnice nepatrí medzi činnosti, ktoré je zakázané podľa § 31 ods. 4 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov vykonávať na území CHVO.

Vplyvy na vodárenské toky a vodohospodársky významné toky

V území v dosahu Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nachádzajú vodné toky Dunaj, Malý Dunaj, Šúrsky kanál a Morava, ktoré sú vodohospodársky významnými tokmi.

Predpokladané vplyvy na uvedené vodohospodársky významné toky boli identifikované a budú spresnené v ďalších stupňoch prípravy.

Vodárenské vodné toky sa v území, ktoré je priamo dotknuté realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu nenachádzajú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyvy na územný systém ekologickej stability sú závislé od hustoty prvkov tvoriacich jeho kostru.

V dosahu Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nachádza niekoľko prvkov ÚSES:

NrBc Bratislavské luhy - odporúčaná trasa diaľnice vedie v dĺžke cca 4,3 km biocentrom prevažne mostným objektom. Predpokladá sa trvalý záber časti tohto chráneného územia prvku ÚSES. Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá najmä ovplyvnenie časti priľahlého územia hlukom a svetelným znečistením.

NrBc Dolnomoravská niva – trasa vedie biocentrom v dĺžke cca 1,2 km.

RBc Jelšiny – Mlyn – trasa vedie mimo územia biocentra

PBk Dunaj – odporúčaná trasa D4 križuje biokoridor mostným objektom

NrBk Malý Dunaj - odporúčaná trasa D4 križuje biokoridor mostným objektom

NrBk Alúvium Moravy – odporúčaná trasa D4 križuje biokoridor na pilieroch

Vplyvy na územný systém ekologickej stability budú spresnené v ďalších etapách prípravy diaľnice D4.

Vplyvy na ostatné chránené územia a ich ochranné pásma

Územia chránené podľa osobitných predpisov, ktoré sa nachádzajú na území okresov dotknutých Doplnkom č. 3 strategického dokumentu možno rozdeliť do troch základných skupín:

- Národná sústava chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.
- Vodohospodársky chránené územia.
- Európska sústava chránených území (Natura 2000)

Posledne menované vplyvy na chránené územia NATURA 2000 sú popísané samostatne v kapitole V.

Navrhovanou trasou cestnej komunikácie budú rôznou mierou dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny, ako aj chránené vodohospodárske záujmy.

Pri realizácii Doplnku č. 3 strategického dokumentu bude nevyhnutné akceptovať požiadavky vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany prírody a krajiny, najmä zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a súvisiacich predpisov.

Z hľadiska vodohospodárskych záujmov bude navrhovanú trasu diaľnice D4 potrebné zosúladiť so všeobecne záväznými predpismi v oblasti vodného hospodárstva, najmä zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) v znení ďalších predpisov.

Navrhovanou trasou cestnej komunikácie budú rôznou mierou dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny, ako aj chránené vodohospodárske záujmy.

Vplyvy na emisie

Nižšie navrhnuté ciele vyplývajúce z dokumentu Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast (2010) sú navrhnuté dodatočne:

- znížiť emisie skleníkových plynov o minimálne 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990; zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %.
- vyvinúť inteligentné, dokonalejšie a plne prepojené infraštruktúry v oblasti dopravy a energetiky a využívať v plnej miere informačné a komunikačné technológie,
- zabezpečiť v rámci základnej siete EÚ koordinované vykonávanie projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ,
- **zamerať sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.**
- posunom smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnemu hospodárstvu **bojovať proti zmene klímy a obmedzovať dôsledky využívania zdrojov na životné prostredie.**

Posudzovaný strategický dokument by mal vyhodnocovať aj takéto ciele, ktoré konkrétne tento Doplnok č. 3 má ambíciu naplňovať len čiastočne. Vzhľadom na charakter dokumentu, on sám o sebe bude vytvárať podmienky pre znižovanie emisií len čiastočne. V danom prípade je prioritou rozložiť dopravnú záťaž v Bratislave na väčšiu plochu a odľahčiť územie mesta od dopravy, ktorá sem nepatrí. Tým sa plní cieľ v štvrtej odrážke. Znižovanie absolútneho množstva emisií bude predstavovať rozdiel medzi súčasným množstvom emisií produkovaných v denných špičkách pri funkčnej úrovni D až F a množstvom emisií produkovaných počas premávky po jej odľahčení pri funkčnej úrovni A až C. Ostatné ciele sú naviazané na ďalšie pripravované aktivity v meste Bratislava, ktoré budú riešené v rámci územného generelu dopravy a navrhované sú aj v rámci ÚGD BSK. Zníženie produkcie emisií a posun k nízkouhlíkovému hospodárstvu by sa mal v Bratislave realizovať hlavne cez zvýšené využívanie koľajovej dopravy (prepojenie električkových a železničných tratí a spojení). K uvedenému by mal dopomôcť aj pripravovaný a obstarávaný Územný generel dopravy a Štúdia realizovateľnosti nosného systému integrovanej hromadnej koľajovej dopravy na území Hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu, ktorú v spolupráci s MDVRR SR zabezpečuje mesto Bratislava.

Navrhovaná cestná komunikácia bude líniovým zdrojom predovšetkým základných znečisťujúcich látok – anorganických: oxidy uhlíka (CO, CO₂); oxidy dusíka (NO_x); oxidy síry (SO_x); tetraetylolovo – Pb(C₂H₅)₄ a organických: alifatické, aromatické a heterocyklické uhľovodíky (C_mH_n); aldehydy (C-CHO); fenoly, ketóny a dechty; polycyklické aromatické uhľovodíky; aj tuhých znečisťujúcich látok (TZL).

Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu dôjde na území hl. mesta Bratislavy globálne k čiastočnému zníženiu znečistenia ovzdušia a to v dôsledku zvýšenia plynulosti dopravy v porovnaní s nulovým stavom a odklonenia tranzitnej dopravy zo zastavaného územia mesta Bratislavy a z doteraz využívaných hlavných ťahov. Presmerovaním tranzitnej dopravy a odklonením časti ostatnej dopravy na navrhovanú diaľnicu mimo centrálnu časť hl. mesta SR Bratislavy a jej mestských častí (MČ Vajnory, MČ Rača, MČ Lamač), sa na terajšej trase diaľnice D1 predpokladá zníženie emisií z dopravy, čo preukazujú spracované dopravné modely. Predpokladá sa, že príspevok k znečisteniu ovzdušia z predpokladaného dopravného zaťaženia v dotknutom území bude minimálny, nakoľko lokálne zvýšenia priamo na D4 budú kompenzované znížením záťaže na príslušných radiálach, a to aj v prípade zvýšenia dopravného zaťaženia v budúcnosti.

Nepriaznivejšia situácia v oblasti znečisťovania ovzdušia môže nastať len v oblasti križovatiek (napr. diaľnice D4 s diaľnicou D1 a diaľnice D4 s cestou I/61), kde môže dôjsť ku kumulácii negatívnych vplyvov a k možnému prekročeniu najvyšších prípustných koncentrácií znečisťujúcich látok. Vzhľadom na umiestnenia križovatiek a ich vzdialenosť od sídiel, nepredpokladá sa prekročenie najvyšších prípustných koncentrácií na ich území.

Zmenou funkčného využitia územia z dôvodu realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu (výstavby diaľnice D4) sa nepredpokladajú závažné negatívne vplyvy na klimatické pomery dotknutého územia, no je potrebné uviesť, že v súčasnosti je územie budúcej trasy D4 bez emisií. Príspevok diaľnice D4 k najvyšším koncentráciám CO a NO₂ po uvedení diaľnice do

prevádzky podľa rozptylových štúdií neprekročí pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach 10 % limitných hodnôt.

Hlavný výstup však je, že projekt sám o sebe rieši problematiku celkového zníženia emisií len čiastočne a že zásadné riešenia v súvislosti s týmto cieľom sa len pripravujú a budú spočívať v preferovaní verejnej osobnej dopravy, presune časti dopravných kapacít na železničnú dopravu a ďalších opatrení uvádzaných v predchádzajúcich textoch.

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Jedná sa o vplyvy technicky riešiteľné a tým pádom z pohľadu procesu SEA, nepodstatné. Jeden veľmi významný vplyv na úrovni strategického posudzovania tu identifikovaný bol a súvisí s potrebou realizácie tunelov v minimálne preskúmanom geologickom a hydrogeologickom prostredí Malých Karpát, ako aj s potrebou optimalizácie vyústenia tunelov vzhľadom k obývanému územiu.

Zdá sa, že v danom prípade neboli dostatočne preukázané prínosy výstavby diaľnice D4 vo vzťahu k obyvateľstvu obce Marianky a hospodárskym záujmom súvisiacim s rozvojom dotknutého územia. Znamená to, že pokračovanie investície rozbehnutým spôsobom by mohlo v území pôsobiť kontraproduktívnym spôsobom a priniesť sem negatívne vplyvy (hluk, emisie, narušenie rozvojových plôch). Synergia rôznorodých vplyvov na relatívne malom území bola aj dôvodom, prečo bol v etape posudzovania vplyvov podľa tretej časti zákona (EIA) úsek medzi križovatkou Rača a Záhorskou Bystricou pozastavený. Koncentrujú sa tu vplyvy na horninové prostredie, na podzemné vody viazané na geologické / horninové prostredie Malých Karpát, na krajinu a krajinnú scenériu, ochranu prírody, na hospodárske či podnikateľské záujmy a na obyvateľstvo (nielen prostredníctvom hluku a emisií ale aj cez ovplyvnenie pohody a životného komfortu). Tieto vplyvy vystupujú o to výraznejšie, že sa jedná o kľudnú lokalitu v atraktívnom prírodnom prostredí s potenciálom pre rozvoj obytnej funkcie v zázemí Bratislavy.

Vrátenie prípravy stavby v tomto úseku na začiatok a podmienenie jej opätovného predloženia na posudzovanie prehĺbením poznatkov o geologických a hlavne hydrogeologických atribútoch masívu Malých Karpát, malo za cieľ prehodnotiť trasu diaľnice smerovo i výškovo tak, aby bola akceptovaná zainteresovanou verejnosťou a aby sa vyhlo nepredvídateľným situáciám pri budovaní diaľnice v horninovom prostredí (napr. odvodnenie hydrogeologických štruktúr).

Preto možno za najvýraznejšie zásahy do horninového prostredia vo všetkých posudzovaných variantoch vedenia cestnej komunikácie považovať tie, ktoré budú súvisieť s razením tunelov.

Najdlhší súvislý tunelový úsek by bolo potrebné realizovať pri Variante č. 2, ktorého výstavba by predstavovala aj najväčšie riziká a komplikované zásahy do horninového prostredia.

Všetky zásahy do horninového prostredia a následné sanácie sa musia dôsledne vykonávať na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu.

Vplyvy na vodné pomery

Predpokladá sa, že realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu. (výstavba diaľnice D4) môže mať vplyv na povrchové a podzemné vody. Podobne ako pri vplyvoch na horninové prostredie aj popisované vplyvy na povrchové a podzemné vody majú skôr charakter posudzovania vplyvov podľa tretej časti zákona.

Zo strategického hľadiska je dôležité možné súhlasiť aj s ovplyvnením vôd aj počas výstavby, a to pri väčších objektoch ako sú piliere mostov cez väčšie vodné toky, alebo iné stavby, ktoré budú budované v chránených územiach a môžu zmeniť vodné pomery v území (napr. zmena výšky hladiny podzemnej vody).

Počas prevádzky môže dôjsť, najmä v prípade havárie, k ohrozeniu kvality vody vplyvom zaústenia kanalizácie z diaľnice do určených recipientov (napr. Dunaj, Malý Dunaj, Šúrsky kanál, Morava) najmä ropnými látkami prípadne z posypových materiálov (napr. NaCl) v zimnom období a ďalšími stopovými prvkami (napr. Pb, Cd, Cr, Ni, Cu).

Priame úniky budú eliminované vybudovanou cestnou kanalizáciou s čistením odpadových vôd cez odlučovač ropných látok pred ich vyústením do recipientov, prípadne zadržanie

znečistených vôd v retenčných nádržiach. V štandardných prevádzkových podmienkach je riziko ohrozenia kvality povrchových vôd málo pravdepodobné.

Predpokladaným najvýznamnejším vplyvom na podzemné vody bude výstavba tunelov, ktoré sa navrhujú vo všetkých posudzovaných variantoch. Veľkosť a rozsah vplyvu je závislý od hydrologických vlastností hornín, štruktúrne-geologickej stavby a ich tektonického porušenia. Výstavba tunelov je vo všeobecnosti najvýraznejším vplyvom na hydrologické pomery podzemných vôd. Vplyv spočíva vo vytvorení líniového drenážneho prvku, ktorý v prípade priepustných hornín, alebo existencie preferovaných ciest prúdenia (obvykle pozdĺž zón tektonického porušenia) môže dosahovať značné vzdialenosti. Priamym dôsledkom zdrénovania podzemných vôd je zníženie hladín podzemnej vody. V prípadoch existencie vodných zdrojov v dosahu vplyvu razenia tunela sa predpokladá, že môže dôjsť k ich ovplyvneniu, až likvidácii. Nevylučuje sa ani ovplyvnenie prameňov a tokov v dotknutom území. Tunnel pri Variante č. 2 by dokonca viedol priamo pásmom hygienickej ochrany vodných zdrojov II. stupňa. Okrem hydrologických vplyvov predstavuje razenie tunelov aj možnosť znečistenia podzemných vôd, ktoré môže pretrvávať aj po ukončení výstavby.

V rámci projektovej prípravy výstavby diaľnice D4 bude dôležité vykonať podrobný hydrogeologický prieskum, dôsledne zhodnotiť mieru rizík vyplývajúcich z výstavby tunelov, resp. tesniacich vaní na hydrologický režim dotknutého územia a až na základe jeho výsledkov navrhnúť spôsob razenia tunelov a zakladania ďalších cestných stavieb a v prípade potreby navrhnúť účinné opatrenia na elimináciu preukázaných a potvrdených vplyvov.

Časť trasy navrhovanej cestnej komunikácie zasahuje vo všetkých posudzovaných variantoch do chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov a v jej blízkosti sa nachádzajú významné zdroje podzemných vôd (napr. VZ Rusovce-Mokrad' – Ostrovné lúčky). V týchto úsekoch je potrebné venovať zvýšenú pozornosť ochrane vôd a prísne dodržiavať požiadavky vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách... a súvisiacich predpisov.

Pozornosť treba venovať územiu, ktoré v prípade realizácie podľa Variantu č. 1 vznikne medzi telesom diaľnice a pravobrežnou hrádzou Šúrskeho kanála. Tento priestor, by bolo možné využiť ako suchý polder, ktorý by bol schopný zadržať cca 30 000 m³ vody. Takéto opatrenie by eliminovalo povodňové riziko v oblasti MČ Vajnory predpokladané v dôsledku výstavby a prevádzky diaľnice D4. Dôležitou súčasťou protipovodňovej ochrany MČ Vajnory a povodia Čiernej vody bude i zachovanie zostávajúcej časti jazera na Lysom pre účely akumulácie.

Vplyvy na pôdu

Najvýznamnejším priamym vplyvom realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu na pôdu, je trvalý záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. V súvislosti s navrhovanou výstavbou diaľnice D4 je predpokladaný rozsah trvalých záberov pôdy u jednotlivých variantov v rozpätí cca 230 – 270 ha z toho lesné pozemky cca 6 do 10 ha. Najväčšie zábery pôdy sa predpokladajú pri Variante č. 2. Výmery trvalých a dočasných záberov pôdy budú spresnené v ďalších stupňoch prípravy jednotlivých úsekov diaľnice D4. Pri trvalom odňatí pôdy je potrebné postupovať podľa všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu – výstavba diaľnice D4 spôsobí preukázateľne priame i nepriame vplyvy na faunu flóru a ich biotopy.

Vplyvy na biotické zložky životného prostredia spočívajú v likvidácii porastov na nových úsekoch cestnej komunikácie; strate pôvodných biotopov; zániku existujúcich hniezdnych a reprodukčných možností pre živočíchy najmä viazaných na stromové dutiny (napr. vtáky, netopiere, blanokrídlavce a i.); vytvorení čiastočnej bariéry pre migrujúce živočíchy; fragmentácii biotopov; zvýšení hlučnosti; svetelnom znečistení, vyrušovaní z dôvodu zvýšeného pohybu dopravných prostriedkov, mechanizmov a ľudí, čo spôsobí zmeny v správaní sa živočíšnych druhov.

Hlavný vplyv však bude predstavovať vytvorenie diaľničného okruhu, ktorý vo väčšej či menšej miere vytvorí bariéru v danom prípade pre pohyb živočíchov ale aj bioty ako takej. Všetky tieto vyššie uvedené javy je potrebné v maximálnej miere eliminovať. A to by mala byť jedna z najdôležitejších úloh aj na strategickej úrovni. Každé posúdenie vykonané na úrovni EIA sa zaoberá vymedzeným úsekom. Len na úrovni stratégie je možné vidieť diaľničný okruh ako jeden organický celok, aj s jeho dopadmi, ktoré nemusia byť na úrovni jednotlivých úsekov rozoznateľné. A jedným z týchto dopadov je aj bariérový efekt v širších súvislostiach.

Tento efekt ešte zvýši opлотenie líniovej dopravnej stavby, ktoré bude realizované z bezpečnostných dôvodov. Bude veľmi dôležité zosúladiť umiestnenie tohto bezpečnostného prvku so zmierňujúcimi opatreniami, ktoré budú mať funkciu minimalizácie bariérového efektu napr. budovanie umelých biokoridorov (ekoduktov).

Medzi *nepriame vplyvy* možno zaradiť najmä: vznik nových, prechodných biotopov; šírenie nepôvodných (invázných) druhov; zmeny vegetácie a živočíšnych biotopov v okolí dopravných komunikácií; riziko kontaminácie okolia ciest ropnými látkami pri haváriách; vyššia koncentrácia ťažkých kovov v rastlinách v okolí ciest.

Zásah do zelene možno z hľadiska plochy kompenzovať vegetačnými úpravami resp. výsadbou náhradnej zelene na svahoch cestného telesa a v jeho bezprostrednom okolí. Na ozelenenie sa zväčša plánuje hydroosev a vybrané druhy pôvodných drevín.

V rámci ďalších stupňov prípravy bude potrebné vykonať monitoring najohrozenejších a najcennejších typov biotopov pred, počas i po výstavbe cestnej komunikácie na celej jej trase a navrhnuť, podľa preukázania vplyvu a potreby, účinné opatrenia.

Podstatná časť navrhovanej trasy diaľnice vo všetkých variantoch zasiahne okrem chránených druhov a biotopov i bežné rastlinné a živočíšne spoločenstvá viazané na poľnohospodársku krajinu.

Najväčšie negatívne vplyvy na flóru a faunu sa predpokladajú na úseku Jarovce – Ivanka pri Dunaji a Devínska Nová Ves št. hranica v území okolo riek Dunaj a Morava vo všetkých posudzovaných variantoch.

Vplyvy na krajinu

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu - navrhovaná výstavba diaľnice D4 bude mať vplyv na scenériu krajiny.

Navrhovaná komunikácia bude predstavovať v krajine kvalitatívne nový prvok a v niektorých priestoroch – najmä napr. premostenia rieky Dunaj a rieky Morava – bude nepochybne dominantou. Podstatná časť navrhovanej trasy diaľnice vedie poľnohospodárskou krajinou, dotkne sa jej štruktúry zmenou časti využívania na nepoľnohospodárske účely. V krajine z hľadiska štruktúry pribudnú plochy zastavané. Zmena štruktúry krajiny bude citeľnejšia v úsekoch navrhovaných v doteraz nedotknutom prírodnom prostredí (u všetkých variantov).

Vplyvy na scenériu krajiny sú značne subjektívneho charakteru a závisia od vnímanosti každého jednotlivca. Vyššie nároky na estetizujúce princípy budú v úsekoch vertikálne členitejších vedených v prírodnom prostredí v optickom dosahu sídiel.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu nedôjde k zásadnej a významnej zmene využívania zeme v dosahu jeho vplyvu.

Vplyv na priemysel

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu bude mať skôr pozitívny vplyv na zariadenia priemyselnej výroby, technické areály a súvisiacu infraštruktúru. Jeho realizácia priamo neovplyvňuje žiadny z areálov priemyslu. Naopak môže v rámci regiónu priaznivo ovplyvniť niektoré výrobné činnosti a podnikateľské aktivity. Priaznivý vplyv diaľnice na priemysel bude súvisieť najmä s možnosťou skrátenia prepravných časov materiálov a výrobkov, ale aj zamestnancov do práce.

V niektorých lokalitách bude vplyv diaľnice skôr negatívny, nakoľko tu môže dôjsť k obmedzeniu podnikateľských aktivít. Príkladom môže byť vplyv na rozvojové plochy v rámci územných plánov, ktoré budú napr. v priestore Marianky negatívne ovplyvnené.

Vplyv na poľnohospodárstvo

V území všetkých navrhovaných variantov vedenia trasy diaľnice D4 prevláda poľnohospodárske využitie územia. Vplyv zámeru na poľnohospodársku výrobu bude z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy negatívny. Pri rozdelení poľnohospodárskych plôch telesom diaľnice sa musí zabezpečiť ich prístupnosť pre obhospodarovanie počas výstavby i počas prevádzky.

Medzi vplyvy na poľnohospodárstvo treba zaradiť aj záber poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely, narušenie organizácie pôdy, čo si vyžiada aktualizáciu projektov pozemkových úprav.

Rozdelenie honov alebo fragmentácia honov na menšie celky bude mať za následok sťažený prístup poľnohospodárskej techniky alebo až zníženie intenzity poľnohospodárskej výroby. Odrezania prístupu k malým enklávam pôdných celkov môže mať za následok ich preradenie do ostatných plôch. Výstavba cestnej komunikácie môže mať za následok sťaženie prístupu k poľnohospodárskym honom, čo sa môže zmierniť napr. preložením poľných ciest.

Na pozemkoch v okolí diaľnice nebude možné pestovať plodiny určené na priamy konzum ani krmoviny.

Vplyvy na lesné hospodárstvo

Vplyv realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu na lesné hospodárstvo bude najmä v priamom zábere lesných pozemkov a rozdelení lesných porastov trasou diaľnice najmä v úseku medzi Jarovcami a Ivankou pri Dunaji. Počas výstavby a prevádzky musí byť zabezpečený prístup pre lesohospodárske činnosti.

Počas prevádzky bude dochádzať k zaťažaniu príľahlých lesných pozemkov výfukovými plynmi z dopravných prostriedkov.

Vplyvy na poľovníctvo a rybárstvo

Vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu na poľovníctvo a rybárstvo najmä v okolí Dunaja a Jaroveckého ramena budú významné najmä v období výstavby, kedy bude ich činnosť výrazne obmedzená (zakladanie mostného objektu vo vodách Jaroveckého ramena, výstavba úseku diaľnice na území poľovníckych revírov). Po ukončení výstavby a počas prevádzky bude najmä poľovnícka činnosť čiastočne obmedzená vzhľadom na záber poľovníckych revírov cestným telesom diaľnice a vplyvom zvýšeného hluku sa poľovná zver pravdepodobne premiestni do tichších zón Dunajských luhov, čo môže vyvolať aj zmeny hraníc dotknutých poľovníckych revírov.

Vplyvy na vodné hospodárstvo

Medzi významné vplyvy na vodné hospodárstvo možno zaradiť narušenie hydromelioračných zariadení pri styku s telesom diaľnice a možné vplyvy na vodohospodársky významné územia a ochranné pásma vodných zdrojov.

Vplyv na protipovodňovú ochranu

Trasa diaľnice križuje protipovodňové ochranné hrádze Dunaja, a preto je potrebné akceptovať požiadavky správcu toku, ktoré súvisia so zabezpečením údržby a ochrany hrádzí a s ponechaním min. 10 m širokého obslužného pásu od päty telesa hrádze. V prípade zakladania pilierov mostných objektov je potrebné rešpektovať aj technické riešenie hrádzí (predĺžený tesniaci asfaltový koberec).

Vplyvy rekreácie a cestovný ruch

Realizácia Doplnku č. 3 bude mať negatívny vplyv na súčasné využívanie územia najmä na úseku v okolí Dunaja a Jaroveckého ramena na rekreáciu a športové aktivity najmä počas výstavby. Negatívne bude počas výstavby ovplyvnená aj medzinárodná dunajská cyklotrasa a turistické chodníky v dotknutom území.

Pozitívne vplyvy na cyklotrasy a turistické trasy by mohli súvisieť s prepojením oboch brehov Dunaja vo všetkých variantoch mostným objektom, súčasťou ktorého by mal byť i chodník pre cyklistov a peších umožňujúci prístup aj do rekreačného areálu v medzihrádzovom priestore.

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu môže mať vplyv i na záhradkárске osady a rekreačné zázemie obce Most pri Bratislave (Zelená voda), kde sa plánuje využívať vyťažené štrkové jamy na rekreačné účely.

Vplyvy na infraštruktúru

Všetky dopravné komunikácie, ktoré budú dotknuté realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu budú uvedené do takého stavu aby boli funkčné i po vybudovaní diaľnice D4.

Stret diaľnice D4 s letiskom bol konzultovaný s Letiskom M. R. Štefánika počas vypracovania Štúdie realizovateľnosti a účelnosti a bolo dohodnuté jej umiestnenie tak, aby sa rešpektovali požiadavky letiska pre umiestnenie výhľadovej dráhy VPD 13L-31R. Poloha navrhovanej trasy diaľnice je vymedzená koncom prístávacej/vzletovej dráhy VPD 04-22 a blízkosťou Šúrskeho kanála.

Pozitívne vplyvy Doplnku č. 3 na dopravu možno zovšeobecniť najmä zlepšením nadregionálnych a regionálnych dopravných vzťahov. Komplexným riešením bude priaznivo ovplyvnená aj prímestská a mestská doprava.

Posúdenie cezhraničných vplyvov

V správe je správne uvedené, že výstavba dopravného prepojenia medzi dvomi štátmi nie je typickým prípadom cezhraničného posudzovania vplyvov. Pod typickým prípadom sa rozumie budovanie investície v jednom štáte s tým, že environmentálne vplyvy sa prejavujú aj na území druhého štátu. Pri cestách ide o prepojenie dvoch štátnych útvarov na základe vzájomnej dohody s tým, že na oboch stranách sú očakávané prínosy takejto stavby. Tie súvisia so zmenami dopravných prúdov minimálne na regionálnej úrovni. Samozrejme súvisia s tým aj lokálne vplyvy na životné prostredie.

V správe sa konštatuje, že optimálnym riešením by bolo spoločné posudzovanie vplyvov na životné prostredie, čo však neumožňujú medzinárodné predpisy, hlavne Dohovor Espoo.

Diaľnica D4 začína aj končí na rakúskej hranici. V mieste pripojenia na diaľnicu A6 už diaľnica D4 vybudovaná je a v nasledujúcom úseku Jarovce - Ivanka sever už prebehlo posudzovanie podľa tretej časti zákona a bolo ukončené s tým, že neboli identifikované negatívne vplyvy na životné prostredie presahujúce hranice.

V súčasnosti je pred ukončením proces posudzovania (EIA) posledného V. úseku (Variant č. 1) navrhovanej diaľnice D4, križovatka DNV II/505 – št. hranica SR/RR. Posudzovanie sa vykonáva za účasti rakúskej strany podľa štvrtej časti zákona. V súčasnej dobe je proces cezhraničného posudzovania z úrovne rakúskych štátnych orgánov ukončený a čaká sa už len na stanovisko nevládných organizácií. Následne bude dopracovaný odborný posudok podľa tretej časti zákona a vydané záverečné stanovisko.

Na základe neoficiálneho vyjadrenia rakúskej strany, je príprava rýchlostnej cesty S8 posunutá do časového horizontu rokov 2023 - 2026.

Listom zo dňa 13. 03. 2013 bola zaslaná správa o hodnotení Rakúskej strane. V súčasnej dobe je na základe listu Federálneho ministerstva pre dopravu, Inováciu a technológiu zo dňa 11.4.2013 uzavreté cezhraničné posudzovanie na úrovni SEA. V liste sa uvádza, že na rakúskej strane už obdobný proces (SEA) prebehol v roku 2005 pri legislatívnom procese prijímania Federálneho zákona o cestách a že nevidia dôvod, aby ďalej participovali na slovenskom procese SEA.

Na základe emailu zo dňa 14.6.2013, zaslaného na MŽP SR, sa rakúska strana v zastúpení Vlády Dolného rakúska a Ministerstva pre dopravu, inováciu a technológiu, vyjadrila, že v súvislosti s projektom D4 **nie je potrebné** uvažovať so žiadnymi ďalšími konzultáciami, čím bolo cezhraničné posudzovanie definitívne uzavreté.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU S CELOŠTÁTNYM DOSAHOM NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Cieľ posúdiť vplyvy navrhovaného vedenia cestnej komunikácie na územia NATURA 2000 a ostatné územia chránené podľa osobitných predpisov (národná sústava chránených území, vodohospodársky chránené územia) vyplynul z rozsahu hodnotenia. Posúdenie vplyvu na

územia NATURA 2000 bez ohľadu na vyššie uvedené patrí medzi základné a nosné posúdenia pri každom posudzovaní vplyvov, či už na úrovni EIA alebo SEA. V rámci procesu posudzovania SEA sa posudzovanie vplyvov na územia NATURA 2000 nevykonalo, lebo sa priamo použili výsledky z procesu EIA.

Vplyvy na chránené vtáčie územia

Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) preukázal **v rámci screeningu** s ohľadom na požiadavky Smernice o biotopoch č. 92/43/EHS, **že stavba bude mať negatívny vplyv na priaznivý stav troch druhov živočíchov a to haje tmavej (*Milvus migrans*), orliaka morského (*Haliaeetus albicilla*) a bociana čierneho (*Ciconia nigra*)**, ktoré sú predmetom ochrany v SKCHVU007 Dunajské luhy (patriaceho do sústavy NATURA 2000). Z dôvodu identifikácie vyššie pomenovaného negatívneho vplyvu na predmet ochrany územia sústavy NATURA 2000, je možno navrhovanú činnosť realizovať len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a podľa ustanovení § 15 zákona č. 24/2006 Z.z. s dôrazom na odsek 4.

Plánovaná diaľnica D4 prechádza chráneným vtáčím územím Dunajské luhy, a tak narušuje hniezdne a potravné biotopy (lesný porast, trávne plochy, vodné plochy) vyššie menovaných chránených vtáčích druhov hniezdiacich v dotknutej časti chráneného územia.

Už v správe o hodnotení (EIA) bola snaha riešiť prechod cez CHVÚ Dunajské luhy variantne:

- variant C červený - predstavoval modifikáciu variantov A a B posudzovaných v zámere
- variant E zelený - alternatívny návrh (estakáda) prechodu cez Dunaj v trase tunelového variantu, odporučený v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4
- variant D tunelový

Z posúdenia vyšla ako najvhodnejší variant kombinácia variantov zeleného a červeného. Keďže nebolo reálne navrhnuť inú alternatívnu trasu diaľnice D4, pristúpilo sa ku kompenzačným opatreniam. V súvislosti s tým bol realizovaný pre Diaľnicu D4 Bratislava Jarovce - Ivanka sever "Ročný monitoring bioty a návrh projektu kompenzačných opatrení" (HBH Projekt spol. s r.o., december 2011)

Kompenzačné opatrenia sú zamerané na to, aby znížili negatívny vplyv, teda nahradili resp. kompenzovali vyrúbaný lesný porast ako potenciálny hniezdny biotop, zničené trávne porasty ako potravný biotop a narušené vodné plochy rovnako ako potravný biotop pre spomínané druhy vtákov.

V záverečnom stanovisku (číslo 318/2010-3.4/ml) vydanom Ministerstvom životného prostredia SR k predmetnej stavbe je, okrem priamych kompenzácií, ako kompenzácia uvedený aj transfer vzácných druhov rastlín a živočíchov do inej lokality.

Po splnení podmienok smernice o biotopoch, konkrétne článku 6, tzn. po schválení, zdôvodnení a zrealizovaní projektu kompenzačných opatrení MŽP SR a EK, bude možné v najbližšom mimovegetačnom období realizovať výruby drevín a následne začať so samotnou výstavbou diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever v prípade získania stavebného povolenia a finančného krytia.

V prípade ostatných CHVÚ v rámci celého diaľničného okruhu sa neočakávajú významné negatívne vplyvy a v prípade, ak by boli v ďalších etapách prípravných prác zistené, bude sa reagovať analogickým spôsobom ako pri CHVÚ Dunajské luhy, tak ako sa to uvádza aj v správe o hodnotení.

SKCHVU016 Záhorské Pomoravie (výmera 31 072,92 ha). Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu časti tohto územia (cca 0,01 % z celkovej výmery CHVÚ) vo všetkých variantoch. Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá ovplyvnenie tohto chráneného územia hlukom a svetelným znečistením.

SKCHVÚ014 Malé Karpaty (výmera 50 633,6 ha). Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k nepodstatnému záberu časti tohto územia v rozsahu niekoľko stoviek m² v miestach portálov a výduchov z tunela. Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá ovplyvnenie tohto chráneného územia hlukom a svetelným znečistením.

Vplyvy na územia európskeho významu

V priamom dosahu Doplnku č. 3 strategického dokumentu a jeho širšom okolí sa nachádza 6 území európskeho významu:

SKUEV0285 Biskupické luhy (výmera 869,03 ha) – trasa diaľnice vo všetkých variantoch vedie priamo ÚEV v dĺžke cca 0,7 km mostným objektom. Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu časti tohto územia (cca 0,4 % z celkovej výmery ÚEV). Z hľadiska ďalších nepriaznivých vplyvov sa predpokladá ovplyvnenie tohto chráneného územia hlukom a svetelným znečistením.

SKUEV0269 Ostrovné lúčky (výmera 613,56) – trasa vo všetkých variantoch vedie mimo ÚEV. Realizáciou Doplnku č. 3 strategického dokumentu sa nepredpokladá záber časti územia ani iný závažný vplyv vedenia cestnej komunikácie na toto chránené územie.

SKUEV0314 Morava (výmera 372,33 ha). Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde vo všetkých variantoch k priamemu záberu časti tohto územia (cca 0,041 % z celkovej výmery ÚEV).

SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy (výmera 173,29 ha). Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde vo všetkých variantoch k priamemu záberu časti tohto územia (cca 0,85 % z celkovej výmery ÚEV).

SKUEV0104 Homol'ské Karpaty (výmera 5 172,44 ha). Predpokladá sa, že realizáciou Doplnku č. 3 dôjde k priamemu záberu (pri portáloch a výduchoch tunela) nepodstatnej časti tohto územia (len niekoľko stoviek až 1000 m² z celkovej výmery ÚEV).

SKUEV0279 Šúr. Žiadny z variantov do ÚEV priamo nezasahuje. Najbližšia časť ÚEV sa nachádza cca 600 m od variantov 2a, 2b, 7a, 7b a 7c a cca 1300 m od variantu SPL. Predbežne identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany: zmeny imisných charakteristík v území, zmeny vodného režimu územia.

Vzhľadom na skutočnosť, že priamy zásah do chránených území NATURA 2000, okrem prípadu SKCHVU007 Dunajské luhy, nebol vyhodnotený v rámci screeningu podľa smernice o biotopoch ako zásah s významným vplyvom, možno predpokladať, že predpokladané negatívne vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu bude možné eliminovať realizáciou účinných opatrení.

Ako už bolo vyššie uvedené, predpokladané vplyvy identifikované v etape posudzovania vplyvov podľa tretej časti zákona (EIA) budú spresňované v ďalších etapách prípravy a v prípade potreby budú navrhnuté účinné zmierňujúce opatrenia a v prípade preukázania opodstatnenosti i kompenzačné opatrenia podľa zákona č. 543/2002 Z. z.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym významom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 3“ na životné prostredie v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil význam očakávaných vplyvov strategického materiálu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia a časový harmonogram, úroveň spracovania správy o hodnotení Doplnku č. 3 strategického dokumentu, výsledku verejného prerokovania pre správu o hodnotení strategického dokumentu, výsledku odborného posudku a konzultácií a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 3“ za dodržania podmienok uvedených v časti VI. „ZÁVERY“, bode č. 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu

strategického dokumentu“ a bode č. 6 tohto stanoviska s tým, že sa budú brať do úvahy aj podmienky vyplývajúce z výsledkov posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona, ktoré v čase vydania stanoviska ešte pre vybrané úseky nie sú ukončené.

2. Odporúčaný variant

Na schválenie sa odporúča variant č. 1.

v úseku diaľnice D4 "Štátna hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Vajnory – Rača“ ako plne zdôvodniteľný pre odľahčenie Mesta Bratislavy rozptýlením dopravy vo vonkajšom okruhu

úsek Rača - Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR" držať ako výhľadový koridor.

Stanovený cieľ "vytvoriť dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov diaľnice D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti hl. mesta SR Bratislavy" prostredníctvom tunela Karpaty, je na súčasnej úrovni poznania po dopravnej stránke len čiastočne zdôvodniteľný. Výpočty hovoria o očakávaných dopravných intenzitách v tuneli okolo 20 000 - 25 000 vozidiel za 24 hodín, čo by zodpovedalo zatiaľ polovičnému profilu.

Zároveň platí podmienka, ktorá vyplynula z procesu EIA pre tento úsek - na základe hlbšieho poznania geologických a hydrogeologických pomerov masívu Malých Karpát optimalizovať výškové i smerové vedenie tunela Karpaty s ohľadom na ďalšie trasovanie diaľnice D4 v priestore Marianky a Záhorskej Bystrice. Optimalizácia tohto trasovania musí zabezpečiť dostatočnú ochranu obyvateľstva v tomto priestore a musí byť navrhnutá tak, aby bola akceptovaná všetkými zainteresovanými stranami.

V súvislosti s týmto odporúčame, aby sa definitívne rozhodlo o tunelovom preklenutí Malých Karpát v úseku D4 križovatka Rača - Stupava juh až na základe modelovania s využitím výsledkov prieskumov, realizovaných v rámci Územného generelu dopravy mesta Bratislavy, v rámci ktorého by mal byť:

- reprezentatívny anketový dopravný prieskum
- dopravný prieskum automatickými sčítačmi dopravy (ASD)
- dopravný prieskum statickej dopravy
- smerový dopravný prieskum
- analýza územia z hľadiska charakteru jazd
- analýza priepustnosti cestnej infraštruktúry a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry

Výsledkom ÚGD bude návrh dopravnej stratégie mesta pre obdobie 2020 s výhľadom na roky 2030 a 2040, vrátane prognózy dopravy.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

- V ďalšej príprave sa zamerať na ďalšie preukázanie naliehavého dôvodu výstavby diaľnice D4.
- V jednotlivých úsekoch diaľnice D4 bude potrebné prioritne riešiť:
- **štátna hranica RR/SR - Jarovce (križovatka s D2) – Ivanka pri Dunaji (križovatka s D1) – križovatka Rača** - prípravu kompenzačných opatrení a jej odsúhlasenie zo strany ŠOP SR, zainteresovaných mimovládnych organizácií a dotknutých obcí s tým, že úsek diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever bude môcť byť realizovaný až po ich akceptovaní a schválení na úrovni MŽP SR a EK.
- **križovatka Rača - Záhorská Bystrica – Stupava juh (križovatka s D2) – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR** - v nadväznosti na vydané záverečné stanovisko č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 7.2 k "Diaľnici D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica" prípravu technických

podkladov a technickej dokumentácie, preukazujúcich na základe hlbšieho poznania geologických a hydrogeologických pomerov masívu Malých Karpát optimalizáciu výškového i smerového vedenia tunela Karpaty s ohľadom na ďalšie trasovanie diaľnice D4 v priestore Marianky a Záhorskej Bystrice. Optimalizácia tohto trasovania musí zabezpečiť dostatočnú ochranu obyvateľstva v tomto priestore a musí byť navrhnutá tak, aby bola akceptovaná všetkými zainteresovanými stranami.

4. Odôvodnenie stanoviska z posúdenia vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu

Stanovisko bolo vypracované podľa § 17 ods. 12 zákona na základe oznámenia, určeného rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení, Doplnku č. 3, dvoch verejných prerokovaní k správe o hodnotení, odborného posudku a konzultácií.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona, vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie a požiadaviek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Pri odporúčaní Doplnku č. 3 k strategickému dokumentu sa brali do úvahy environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na cezhraničnej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni.

Odôvodnenie výroku

Odporúčenie strategického dokumentu akceptuje dlhodobé plány kompetentných orgánov pre dopravu - zokruhovať mesto Bratislavu a prepojiť diaľnice D1 a D2. Tieto myšlienky sú zapracované v mnohých územnoplánovacích dokumentoch všeobecne. Konkrétne trasovanie sa rokmi postupne vyvíjalo do polohy variantu 1.

Odporúčenie je zdržanlivé v zmysle tvrdenia, že D4 výrazne odbremení Bratislavu od tranzitnej dopravy. Do Bratislavy sa lúčovite zbiehajú komunikácie zo všetkých smerov, nakoľko pre drvivú väčšinu je Bratislava cieľovým mestom, nie tranzitným. Praktický život to každodenne potvrdzuje.

Tvrdenie, že Bratislava potrebuje nultý okruh pre odbremenenie dopravy v meste nie je plne zdokladované. A to je dôvod, prečo je cca 40% stanovísk proti výstavbe a v rámci posudzovania prvých úsekov (EIA) boli 3 podania na Generálnu prokuratúru SR. Realizácia totiž spôsobí negatívne vplyvy v lokalitách Bratislavy, aké tam teraz nie sú, predovšetkým vo Vajnoroch a Marianke. Preto trasu od Rače po hranicu s Rakúskom je možné odporučiť len výhľadovo aj vzhľadom k tomu, že v procese posudzovania (EIA) nebola schválená.

Z pohľadu obyvateľov obce Marianky nie je možné stanoviť, že variant V1 – prechod cez Marianku je výhodnejší ako nulový variant. Vždy bude pôsobiť negatívne. Negatíva sa však dajú zmierniť nadštandardnými opatreniami, napr. predĺžením tunela, a tiež zapustením pod terén, pozdĺž obce Marianka.

Na druhej strane myšlienka obchvatu je z dlhodobého hľadiska opodstatnená a taktiež myšlienka rozptýliť dopravu už pred Bratislavou, s cieľom optimalizácie vchádzajúcich prúdov do mesta. Preto sa odporučila ako v súčasnosti jednoznačnejšia trasa Jarovce – Rača.

Posudzovaný strategický materiál vôbec nerieši mestský most. Mosty na D4 cez Dunaj sú v podstate mimo centrálneho dopravného diania Bratislavy. Z toho dôvodu sa ani vo výroku nespomína výsledok strategického posúdenia dopravy medzi obidvomi časťami Bratislavy vzhľadom k prechodu cez Dunaj, ktorý navyše v strategickom dokumente a v správe chýba.

Podmienečné odporúčenie v úseku Rača – Marianka - hranica RR vychádzalo so skutočnosťou, že je veľa neurčitostí a nedoriešených technických prvkov a sociálno - ekonomických problémov, ktoré sa potrebujú časom doriešiť.

Z toho dôvodu sa odporúča strategický materiál ako celok, avšak časovo etapizovaný a to na úsek *Jarovce – Rača* ako opodstatnený, za súčasného stavu poznania realizovateľný, s identifikovanými vplyvmi a s konsenzom verejnosti, naproti tomu úsek *Rača – Záhorská Bystrica – hranica RR*, ako čiastočne opodstatnený, bez bližšieho poznania vplyvov a bez konsenzu verejnosti Marianky a sčasti aj Rakúskej strany.

Odporúčací výrok Stanoviska tak v súčasnosti predstavuje kompromis medzi dopravnými, environmentálnymi, sociálnymi a v neposlednom rade u ľudskými hodnotami v danom území.

Takto formulované Stanovisko nebráni pokračovať NDS, a.s., v pokračovaní prípravy prvých úsekov diaľnice D4, avšak zároveň zohľadňuje aj požiadavky občanov a mimovládnych organizácií o podrobnejšiu a zodpovednejšiu prípravu tak zložitého diela v citlivom území.

Odôvodnenie výberu variantu

Variant č. 1

štátna hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Stupava juh - Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR

Vybudovaním diaľnice D4 sa dosiahne:

- efektívne vzájomné prepojenie diaľnic a radiál základného komunikačného systému mesta Bratislava mimo, resp. na okraji husto zastavaného územia;
- presmerovanie tranzitnej a nákladnej dopravy mimo komunikačný systém mesta;
- vytvorenie nového regionálneho komunikačného prepojenia, ktoré umožní vzájomný dopravný kontakt sídiel regiónu bez nutnosti tranzitu a časti cieľovej a zdrojovej dopravy cez Bratislavu;
- efektívnejšie pripojenie priemyselných a distribučných areálov na kapacitnú komunikačnú sieť;
- kvalitnejšie prepojenie regiónu Bratislavy a Slovenska s územím Rakúska, Maďarska a Česka;
- dlhodobý cieľ uzavrieť regionálny okruh Bratislavy a Viedne.

Trasa diaľnice D4 vo variante č. 1:

- odvedie najväčší objem tranzitnej dopravy (v porovnaní s inými navrhovanými variantmi trasovania) do Rakúska, Maďarska a Česka mimo zastavané územie mesta Bratislava;
- odľahčí diaľnicu D1 na prejazde mestom Bratislava (MČ Petržalka, Staré Mesto, Lamač) v najväčšom objeme;
- skvalitní dopravné pripojenie jednotlivých MČ Bratislavy v najväčšom rozsahu;
- odľahčí v najvyššej miere existujúci komunikačný systém mesta Bratislava;
- poskytne pre vysoký objem dopravy dopravnú službu na kapacitnej a bezpečnej komunikácii.

Variant č. 2

štátna hranica RR/SR Ivanka pri Dunaji – Senec (peáž D4 s D1) – Pezinok – Lozorno – Stupava juh (peáž D4 s D2) – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR

V technickej štúdii bolo preukázané, že vedenie diaľnice D4 v trase Senec – Pezinok – Lozorno je síce technicky realizovateľné, ale:

- chýba mu komplexnejšie zdôvodnenie z hľadiska potrieb dopravy a rieši hlavne tranzit na ČR a na RR, pričom na RR podstatne menej efektívnym spôsobom;
- nemá priame pokračovanie na rýchlostnú cestu S8 do Rakúskej republiky a nerieši otázku prepojenia Bratislavy a Viedne;
- je dopravne menej efektívny ako varianty č. 1 a pravdepodobne aj ako variant č. 3, čo je odrazom toho, že je najďalej od Bratislavy;
- ekonomicky je vysoko náročný a pri jeho relatívne nízkom možnom využití je ekonomicky nerentabilný;

- prechod cez chránené územia je oproti ostatným variantom dokonca väčší;
- nie je v súlade s ÚPN dotknutých obcí ani s ÚPN mesta Bratislava ani s ÚPN R BSK;
- vyžadovali by sa ďalšie investície na riešenie problémov na vonkajšej hranici Bratislavy, nakoľko by nedošlo k odľahčeniu najmä Rybníčnej ulice v MČ Bratislava-Vajnory.

Variant č. 2 bol posúdený z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa tretej časti zákona (EIA) a nebol na realizáciu odporučený.

Variant č. 3

časť Lamač – Krasňany

Spracovateľ správy uvádza, že vedenie trasy a popis technického riešenia Variantu č. 3 neboli pre posudzovanie k dispozícii. Vedenie časti diaľnice D4 podľa tohto variantu navrhla zainteresovaná verejnosť, bez bližšieho určenia a špecifikácie. Pravdepodobne ide o trasu, s ktorou sa uvažuje v územnom pláne mesta Bratislava ako s tzv. vonkajším polokruhom. K tomu dodávame, že celá trasa a technické riešenie variantu č. 3 je podrobne spracované okrem iného aj v "Dopravno-urbanistickej štúdii Vonkajší polokruh ZAKOSu" (Pudos Plus, Markrop, 2001). Jej súčasťou je aj celkom dobre spracovanie environmentálnych aspektov. V zmysle prehľadnej situácie v prílohe č. 4 správy je napojený tento variant až na diaľnicu D4 v priestore Mosta pri Bratislave. Preto nie je jasné, či bol tento variant uvažovaný ako súčasť D4, alebo len po D1. V kontexte s vyhodnotením vplyvov na chránené územia sa dá dedukovať, že tento úsek nadväzuje na D4.

V územnom pláne hl. mesta SR Bratislavy (Všeobecne záväzné nariadenie hl. mesta SR Bratislavy č. 17/2011 z 15. decembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa VZN hl. mesta SR Bratislavy č. 4/2007, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPN h. mesta SR Bratislavy v znení VZN 12/2008) sa v tejto súvislosti uvádza:

„7.1 Automobilová doprava

- *rezervovať koridory pre výstavbu základného komunikačného systému*
* *vonkajšieho dopravného polokruhu v úseku Lamač – tunel pod Karpatmi – Bojnická – Galvániho, vrátane MÚK“.*

Navrhovaná trasa, predĺženie Galvániho – Bojnická – Račianska – diaľnica D2 – MÚK Lamač je v Územnom pláne mesta Bratislava uvažovaná v koncepcii dopravnej obsluhy mesta Bratislava ako „Vonkajší dopravný polokruh“, ktorým sa majú zabezpečiť vnútromestské dopravné požiadavky na prepojenie západnej, severovýchodnej a východnej oblasti mesta.

V súvislosti s textom na str. 31 tohto posudku neakceptujeme v plnej miere tvrdenie, že „*ide o zásadne iný charakter dopravy – vnútromestskej dopravy, ktorá by mala byť oddelená od dopravy tranzitnej (diaľničnej)*“ a ani to, že „*variant navrhovaný zainteresovanou verejnosťou spája dve rozdielne funkcie dopravnej obsluhy – tranzitnú dopravu (Nultý okruh) a zdrojovú - cieľovú dopravu s vnútromestskou dopravou (Vonkajší polokruh).*“

Územné a dopravné pomery v meste Bratislava vytvárajú zákonitým spôsobom podmienky pre spájanie všetkých typov dopravy a jediná cesta, ako môže dôjsť k odľahčeniu vnútromestských komunikácií je presun tejto dopravy na diaľnicu D1, ktorá je svojim špecifickým spôsobom súčasťou vnútromestskej dopravy a vytvára tzv. vnútromestský okruh (*názor spracovateľa posudku*). Vytvoriť priestor na D1 sa zase dá len cez jej odľahčenie na D4.

Variant č. 3 nie je v súlade s ÚPN hl. mesta SR Bratislavy – nikdy nebol uvažovaný v diaľničných parametroch.

Napriek vyššie uvedenému, diaľnica D4 vedená podľa tohto variantu je z dopravného hľadiska menej výhodné riešenie, nakoľko:

- koncepčné a logické dopravné prepojenie plánovaným okruhom s doplnením o pripojenie na rakúsku rýchlostnú cestu S8 zanikne, resp. ho bude potrebné realizovať prostredníctvom peážnych úsekov;

- rovnako samotná časť diaľnice D4 bude v peáži s diaľnicou D1. Obidva peážne úseky na D1 aj D2 patria medzi diaľničné úseky dopravne intenzívne zaťažené a situácia na nich by sa tým výrazne zhoršila;
- prerozdelenie a skvalitnenie zdrojovej-cieľovej dopravy do Bratislavy sa týmito trasami D4 zníži v porovnaní s variantom č. 1 a doprava zostane na preťažených komunikáciách;
- prepojenie diaľnic D1 a D4 v husto osídlenom území (okolie Galvániho ulice) by si vyžiadalo značné, až neúnosné asanácie;
- prepojenie diaľnice D4 s diaľnicou D2 v MÚK Lamač by bolo územne veľmi náročné vzhľadom na novovybudované aktivity v území medzi D2 a cestou I/2;
- vzhľadom na dopravnú záťaž diaľnice D2 v úseku Bratislava – Lamač - Stupava by bolo problematické napojenie ďalšej dopravy z diaľnice D4 do MÚK Lamač, ktorá je už dnes na hranici dopravnej únosnosti. Pripojenie dopravy z diaľnice D4 by spôsobilo v križovatke Lamač dopravný kolaps;
- k realizácii takéhoto variantu dala MČ Lamač nesúhlasné stanovisko.

Realizáciou Variantu č. 3 by nová trasa diaľnice navyše rozdelila zastavané územie mesta Bratislava, doviedla by tranzitnú dopravu znovu do mesta a nenaplnila by sa funkcia obchvatu mesta.

Držanie územnej rezervy pre vonkajší dopravný polokruh ako cesty nižšej kategórie, bude nepochybne vhodné pre rozvoj vnútromestskej dopravy Bratislavy, pričom vybudovanie niektorých úsekov pomôže riešeniu dopravy v meste už aj v súčasnosti.

Záver

Z výsledku posudzovania vplyvov na životné prostredie Doplnku č. 3 vyplynulo, že strategický dokument vo verzii z novembra 2012 je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie.

Nakoľko opodstatnenosť potreby vybudovania diaľnice D4 za súčasného stavu poznania je preukazná len v úseku Jarovce – Rača, bolo odporučené druhú časť – úsek Rača - Rakúsko držať ako výhľadový koridor.

Pripomienky a stanoviská fyzických a právnických osôb sú zohľadnené priamo v spôsobe odporúčenia variantov, príp. v odporúčaníach pre dopracovanie materiálu.

Za predpokladu akceptovania a realizácie odporúčaní na dopracovanie a úpravu návrhu Doplnku č. 3 strategického dokumentu a dôsledným monitoringom je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich nevýznamných negatívnych vplyvov implementácie Doplnku č. 3 a zabezpečiť tak prevahu jeho pozitívnych vplyvov.

V správe o hodnotení boli špecifikované, popísané a hodnotené všetky významné vplyvy Doplnku č. 3 na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Správa o hodnotení ako aj odborný posudok odborne spôsobilej osoby jednoznačne preukázali potenciál pozitívnych vplyvov Doplnku č. 3 na životné prostredie, ako aj eliminovateľnosť resp. minimalizovateľnosť potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov implementácie Doplnku č. 3 za predpokladu realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia monitoringu environmentálnej optimálnosti a jeho implementácie v polohe jednotlivých projektov.

5. Návrh monitoringu

V rámci monitoringu životného prostredia je potrebné zabezpečiť pravidelné sledovanie vplyvov v rôznych štádiách prípravy, realizácie a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách, pričom úlohou analýzy výsledkov monitoringu je vyhodnotenie vplyvov s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivé. Úspešnosť uvedených krokov a zabezpečenie objektívnosti výstupov je závislá na výbere sledovaných vplyvov, zložiek a parametrov životného prostredia a výbere lokalít na ich sledovanie.

Súčasťou navrhovaného monitoringu sú hlavne odporúčania vyplývajúce z procesu SEA a nachádzajúce sa v kapitole VI.3 a VI.6 tohto stanoviska, ktoré je potrebné rozpracovať do indikátorov a tieto pravidelne vyhodnocovať.

Druhou líniou je zabezpečenie napĺňania navrhovaných opatrení, ktoré vyplynuli z procesu EIA pre jednotlivé úseky D4 a environmentálneho monitoringu.

6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom

Nakoľko sa počas procesov posudzovania vplyvov preukázal vplyv strategického dokumentu na integritu územia sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany, strategický dokument sa môže schváliť podľa § 15 ods. 4 zákona len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení. **V ďalšej príprave preto bude potrebné zamerať sa na preukázanie naliehavého dôvodu výstavby diaľnice D4.**

Tomu bude musieť v prípade diaľnice D4 v úseku "štátna hranica RR/SR - Jarovce (križovatka s D2) – Ivanka pri Dunaji (križovatka s D1) – križovatka Rača", predchádzať príprava kompenzačných opatrení a ich odsúhlasenie zo strany ŠOP, zainteresovaných mimovládnych organizácií a dotknutých obcí s tým, že úsek diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever bude môcť byť realizovaný až po ich akceptovaní a schválení na úrovni MŽP SR a EK.

Druhý významný environmentálny aspekt je viazaný na úsek diaľnice D4 "križovatka Rača - Záhorská Bystrica – Stupava juh (križovatka s D2) – Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR", kde sa v nadväznosti na vydané záverečné stanovisko č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 7.2 k "Diaľnici D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica" musia pripravovať technické podklady a technická dokumentácia, preukazujúce na základe hlbšieho poznania geologických a hydrogeologických pomerov masívu Malých Karpát optimalizáciu výškového i smerového vedenia tunela Karpaty s ohľadom na ďalšie trasovanie diaľnice D4 v priestore Marianky a Záhorskej Bystrice. Optimalizácia tohto trasovania musí zabezpečiť dostatočnú ochranu obyvateľstva v tomto priestore a musí byť navrhnutá tak, aby bola akceptovaná všetkými zainteresovanými stranami.

Zo správy o hodnotení a zistení odborného posudku bol navrhnutý zoznam nižšie uvedených opatrení, ktoré by mali splnené počas ďalšej prípravy Doplnku č. 3 a v rámci monitorovania.

V ďalšej príprave projektu sa sústrediť na splnenie nasledovných opatrení:

- Vzájomne zosúladiť odporúčaný variant Doplnku č. 3 strategického dokumentu s platnou územnoplánovacou dokumentáciou VÚC Bratislavského kraja, ÚPN hl. mesta SR Bratislavy a dotknutých obcí.
- Dokončiť komplexné posúdenie jednotlivých úsekov vedenia navrhovanej trasy diaľnice D4 - odporúčaného variantu podľa tretej časti zákona a na základe jeho výsledkov odporučiť definitívnu trasu a účinné opatrenia na elimináciu identifikovaných vplyvov pre štádium prípravy, výstavby a prevádzky;
- Pre ďalšiu prípravu diaľnice D4 využiť údaje z prieskumov spracovaných v rámci ÚGD mesta Bratislavy, resp. využiť na ich základe vypracovaný dopravný model, pokiaľ budú v danom časovom horizonte k dispozícii;
- V ďalšom stupni projektovej prípravy dôsledne zhodnotiť a preskúmať inžiniersko-geologické a hydrogeologické pomery najmä za účelom spresnenia a určenia optimálneho vedenia trasy diaľnice D4 v problémových úsekoch (hlavne Marianka, Vajnory).

- Pre úsek diaľnice D4 Bratislava Jarovce - Ivanka sever a tiež v prípade, ak sa zistia závažné vplyvy na územia NATURA 2000 v iných úsekoch diaľnice D4, dotiahnuť, a schváliť návrh projektu kompenzačných opatrení podľa ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a súvisiacich predpisov (článok 6.4 smernice o biotopoch). Kompenzačné opatrenia realizovať v predstihu.
- Pokiaľ je to možné ešte vo fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) a keď nie, tak v rámci prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie pripraviť Štúdiu zmierňujúcich opatrení pre všetky úseky diaľnice D4, okrem iného s cieľom minimalizovať bariérový efekt. Táto zhodnotí dostatočnosť dovtedy navrhovaných opatrení a podľa potreby navrhne ďalšie objekty, ktoré budú zapracované do projektovej dokumentácie. Prehodnotiť tiež požiadavku oploštenia v celej trase diaľnice z dôvodu možnej kolízie s migrujúcimi živočíchmi. Prípravu štúdie a jej výsledky odkomunikovať a odsúhlasiť so zainteresovanými ochranárskymi združeniami, orgánmi štátnej správy a miestnej samosprávy. V nadväznosti na vypracovanie štúdie je do nej možné zahrnúť aj nižšie uvedené požiadavky.
- V súvislosti s vyššie uvedeným, na základe dôsledného preukázania opodstatnenosti navrhnuť v spolupráci s príslušnými orgánmi ochrany prírody a následne vybudovať ekodukty (priechody/podchody) pre živočíchov s účinnými navádzacími vegetačnými úpravami. Pre účely priechodov pre zver využiť napr. i často odporúčané predĺženie a dostatočnú svetlosť mostov. V súvislosti s rizikom usmrčovania vtákov pri strete s automobilmi počas prevádzky bude nutné uvažovať s inštaláciou optických zábran, najmä v úseku, ktorý bude v kontakte s chránenými vtáčím územím.
- Zabezpečiť aby sa počas realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu prísne dodržiavali príslušné ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov a ustanovenia ďalších súvisiacich predpisov, s osobitným zameraním na ochranu vôd na trase navrhovanej diaľnice, ktorá vedie cez územie CHVO Žitný ostrov.
- Vykonať hydrogeologický prieskum na trase odporúčaného variantu s osobitným dôrazom a zameraním na územie v ktorom sa navrhuje tunel Karpaty a jeho vplyvu na pramene svätej studne v obci Marianka, prechod cez inundáciu a tok rieky Dunaj a Morava a na základe jeho výsledkov spresniť trasu a navrhnuť technológiu razenia tunela, výstavby mostov a ostatných cestných objektov a technické opatrenia na elimináciu vplyvov.
- V rámci ďalších stupňov projektovej prípravy pre celú trasu diaľnice D4 vypracovať, prípadne aktualizovať rozptylové a imisné štúdie, na základe aktualizovaných dopravno-inžinierskych podkladov, ktorými sa preukáže skutočná miera vplyvu vo vzťahu k hygienickým požiadavkám, a v prípade potreby navrhnuť účinné opatrenia na elimináciu vplyvov. Pri vypracovaní štúdií zohľadniť vplyv z tunelových výdychov a kumulatívne vplyvy s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia.
- V rámci ďalších stupňov projektovej prípravy pre celú trasu diaľnice D4 vypracovať, prípadne aktualizovať hlukové štúdie, na základe aktualizovaných dopravno-inžinierskych podkladov, ktorými sa preukáže skutočná miera vplyvu vo vzťahu k hygienickým požiadavkám, a v prípade potreby navrhnuť účinné opatrenia na elimináciu vplyvov.
- V rámci technického riešenia vedenia trasy tunelom v blízkosti sídiel (napr. na katastrálnom území obce Marianka) uvažovať s maximálnym možným predĺžením jej podúrovňového vedenia.

V prípade, ak by sa dospelo do ukončenia procesu posudzovania vplyvov v rámci úseku diaľnice D4 "Devínska Nová Ves - RR" k novým skutočnostiam, týkajúcich sa environmentálnych vplyvov, bude potrebné aj tieto zapracovať k vyššie uvedeným.

Významnú funkciu v procese SEA mala účasť zainteresovanej verejnosti, ktorá vystupovala v každej etape procesu veľmi aktívne. Jej pripomienky sa týkali niekoľkých okruhov, z ktorých nosné boli zdokladovanie opodstatnenosti výstavby diaľnice D4 a vyhodnotenie a riešenie

vplyvov na územia NATURA 2000. V rámci procesu SEA bola opodstatnenosť diaľnice D4 zdokladovaná na základe doteraz vypracovaných štúdií a ďalších dokumentov tak, ako sú uvedené v časti II.4 stanoviska. Otázka ovplyvnenia území NATURA 2000 je podrobne rozpracovaná v časti V. stanoviska.

V priebehu procesu SEA bolo vykonaných niekoľko konzultácií, ktoré sú popísané v predchádzajúcich častiach tohto stanoviska.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 6a

- (1) Zainteresovaná verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.
- (2) Medzi zainteresovanú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí
 - a) fyzická osoba staršia ako 18 rokov,
 - b) právnická osoba,
 - c) občianska iniciatíva podľa odseku 3 zákona.

Podľa ods. (5) - Zainteresovaná verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť:

RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava
RNDr. Katarína Kminiaková, PhD., Bystrická ul. 900 33 Marianka
OZ Malé Karpaty, Továrenská ul. 1, 908 73 Veľké Leváre
Juraj Turčany, Krasinského 5, 821 04 Bratislava
Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
Mgr. Rastislav Tešovič, Jasencová 13, 841 07 Bratislava
Občianske združenie Rieka Morava v ohrození, Pavla Horova 23, 841 07 Bratislava
Juraj Minarovič, Karpatská 10, 900 33 Marianka
Peter Lipovský, Kozmonautov 2, 900 21 Svätý Jur
Mgr. Ing. Ivana Číková, Pri Struhe 17, 831 07 Bratislava
Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Godrova 3/b, 811 06 Bratislava

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovateľ stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka

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

3. Miesto a dátum vydania stanoviska:

14. 01. 2014