

Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest



OBSAH

OBSAH	2
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	4
1. Názov	4
2. Identifikačné číslo	4
3. Adresa sídla	4
4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa	4
5. Kontaktná osoba od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente a miesto na konzultácie	4
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	5
1. Názov	5
2. Charakter	5
3. Hlavné ciele	6
4. Obsah (osnova)	7
5. Uvažované variantné riešenia	11
6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania	12
7. Vzťah k iným strategickým dokumentom	12
8. Orgán kompetentný na jeho prijatie	12
9. Druh schvaľovacieho dokumentu	12
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRATANE ZDRAVIA	13
1. Požiadavky na vstupy	13
1.1. Pôda	13
1.2. Voda	13
1.3. Suroviny	13
1.4. Energetické zdroje	14
1.5. Nároky na dopravu	14
1.6. Nároky na pracovné sily	14
1.7. Iné nároky	14
2. Údaje o výstupoch	14
2.1. Ovzdušie	14
2.2. Odpadová voda	15
2.3. Odpady	15
2.4. Hluk a vibrácie	15
2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia	15

3.	Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	16
3.1.	Vplyv na horninové prostredie.....	16
3.2.	Vplyv na klimatické pomery.....	16
3.3.	Vplyv na ovzdušie.....	16
3.4.	Vplyv na vodné pomery	16
3.5.	Vplyv na pôdu	16
3.6.	Vplyv na faunu flóru a ich biotopy	17
3.7.	Vplyv na krajinu	17
3.8.	Vplyv na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská	17
3.9.	Vplyv na paleontologické náleziska a významné geologické lokality	17
3.10.	Iné vplyvy	17
4.	Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva	17
5.	Vplyvy na chránené územia (napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.) vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie	18
5.1.	Európska sústava chránených území NATURA 2000	18
5.2.	Národná sústava chránených území.....	19
5.3.	Vodohospodársky chránené územia	20
6.	Možné rizika súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.....	20
7.	Vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice.....	21
IV.	DOTKNUTÉ SUBJEKTY.....	21
1.	Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení	21
2.	Zoznam dotknutých subjektov.....	21
3.	Dotknuté susedné štáty	21
V.	DOPLŇUJÚCE ÚDAJE	22
1.	Mapová a iná grafická dokumentácia.....	22
2.	Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu	22
VI.	MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA OZNÁMENIA	22
VII.	POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	22
1.	Meno spracovateľa oznámenia	22
2.	Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka	22

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

2. Identifikačné číslo

30 416 094

3. Adresa sídla

Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Ing. Milín Kaňuščák
generálny riaditeľ
sekcie cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
Tel. č.: (02) 5949 4675
e-mail: milin.kanuscak@telecom.gov.sk

5. Kontaktná osoba od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente a miesto na konzultácie

Ing. Marián Hanták, CSc.
riaditeľ odboru pozemných komunikácií
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
Tel. č.: (02) 5949 4778
e-mail: marian.hantak@mindop.sk

RNDr. Ľuboslava Garajová
štátny radca
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
Tel. č.: (02) 5949 4408
E-mail: luboslava.garajova@mindop.sk

Miesto na konzultácie

Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

Konzultovať vo veci posudzovaného strategického dokumentu podľa § 63 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. (okrem konzultácií osobitne ustanovených v zákone napr. verejné prerokovanie, rozsah hodnotenia) je možné počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu.

Čas konzultácií sa určí, „prípade po prípade“, podľa požiadavky a dohody subjektov, ktoré prejavia o konzultácii záujem.

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

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

2. Charakter

Predkladaný materiál má charakter doplnenia strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, podlieha zisťovaciemu konaniu podľa § 7 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“) v ktorom príslušný orgán, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVRR SR“), rozhodne, či sa uvedený strategický dokument bude posudzovať podľa zákona.

„Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ schválila vláda SR uznesením č. 162//2001 zo dňa 21. 2. 2001. Východiskom pre jeho vypracovanie bola „Koncepcia rozvoja diaľničnej infraštruktúry“ z roku 1999, rozšírená o problematiku rýchlostných ciest. Nový projekt, v čase jeho schválenia obsahoval harmonogram postupu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a rozvojové tendencie na nadradenej cestnej sieti do roku 2006. Definoval rozsah diaľničnej siete Slovenska, ktorú tvoria diaľničné ťahy D1, D2, D3 a D4 v celkovej dĺžke 659 km a rozsah siete rýchlostných ciest, ktorú tvoria ťahy R1, R2, R3, R4, R5 a R6 v celkovej dĺžke 874 km.

Na zabezpečenie realizácie tohto projektu sa vypracovávajú programy prípravy a realizácie na stanovené časové obdobie. Vláda SR v určených časových intervaloch prerokováva správu o plnení realizácie tohto projektu.

V roku 2003 vláda SR prerokovala a schválila „Aktualizáciu nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“. Materiál obsahoval len časový harmonogram postupu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest do roku 2006 a zdroje financovania.

V „Správe o plnení aktualizovaného nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktorý vláda SR prerokovala a schválila v roku 2004 (uznesenie vlády č. 1051 z 10. 11. 2004) sa po prvý krát uviedla i rýchlostná cesta Bratislava – Nové Zámky – Lučenec s celkovou dĺžkou 234 km pod názvom R7 s tým, že táto komunikácia je v prvej etape pripravovaná v kategórii R 1,5/100 s výhľadovou možnosťou na rozšírenie na kategóriu R 22,5/100. Jej investorská príprava začala v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky v dĺžke 42 km.

Vláda SR schválila uznesením č. 1084/2007 zo dňa 19. 12. 2007 „Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010“. V bode B.1. uvedeného uznesenia vlády uložila ministromi dopravy, pôšt a telekomunikácií predkladať na rokovanie vlády správu o plnení programu každý rok do 30. septembra.

Pri prerokovaní „Správy o plnení programu prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007 – 2010“ bol uznesením vlády SR č. 406 z 9. júna 2010 schválený Doplnok č. 1 „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“. Predmetom Doplnku č. 1 bolo predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica, o nový úsek Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1). Rýchlostná cesta R1 bude mať po predĺžení celkovú dĺžku 216,3 km.

Celková plánovaná dĺžka siete diaľnic a rýchlostných ciest v Slovenskej republike po zapracovaní *Doplnku č. 1* je nasledovná:

Číslo komunikácie	Popis trasy	Dĺžka v km
Diaľnice		
D1	Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín - Žilina – Prešov – Košice – Záhor štátna hranica SR / Ukrajina	517
D2	štátna hranica ČR / SR Kúty- Malacky – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR / MR	80
D3	Žilina (križovatka s D1) – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR,	59
D4	štátna hranica Rakúsko / SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhlade v trase nultého okruhu Bratislavy)	3
Spolu		659
Rýchlostné cesty		
R1	Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1)	216
R2	štátna hranica ČR / SR Drietoma – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice	349
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)	234
R4	štátna hranica MR / SR - Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1– Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – štátna hranica SR / PR	108
R5	štátna hranica ČR / SR Svrčinovec – diaľnica D3	3
R6	štátna hranica ČR / SR Lysá pod Makytou - Púchov	19
R7	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš - Lučenec	234
Spolu		1 163

V roku 2010 bol posúdený *Doplnok č. 2 „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“* na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Predmetom *Doplnku č. 2* je návrh prepojenia rýchlostných ciest R1 a R2 novou rýchlostnou cestou R8. *Doplnok č. 2* zatiaľ nebol predložený na rokovanie vlády SR.

3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom *Doplnku č. 3 „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“* je doplniť do siete diaľnic a rýchlostných ciest celú trasu diaľnice D4 št. hranica RR/SR Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR s celkovou dĺžkou cca 49,0 km.

Diaľnica D4 je v súčasnosti zaradená v „Novom projekte diaľnic a rýchlostných ciest“ v tomto rozsahu: „D4 – štátna hranica Rakúsko/SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhlade v trase nultého okruhu Bratislavy), dĺžka ťahu 3 km“. V čase zaradenia diaľnice D4 do *Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest* (rok 2001), nebolo ešte dostatok informácií a predstav o trasovaní tejto komunikácie.

Po posúdení *Doplnku č. 3 „Nového projektu diaľnic a rýchlostných ciest“* z hľadiska vplyvu na životné prostredie a po jeho schválení vládou SR bude celková štruktúra a dĺžka nadradenej cestnej infraštruktúry (diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest) nasledovná:

Číslo komunikácie	Popis trasy	Dĺžka v km
Diaľnice		
D1	Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Záhor štátna hranica SR / Ukrajina	517
D2	štátna hranica ČR / SR Kúty- Malacky – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR / MR	80
D3	Žilina (križovatka s D1) – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR,	59
D4	štátna hranica Rakúsko / SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhlade v trase nultého okruhu Bratislavy)	49
Spolu		705
Rýchlostné cesty		
R1	Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1)	216
R2	štátna hranica ČR / SR Drietoma – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice	349
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)	234
R4	štátna hranica MR / SR - Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1 – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – štátna hranica SR / PR	108
R5	štátna hranica ČR / SR Svrčinovec – diaľnica D3	3
R6	štátna hranica ČR / SR Lysá pod Makytou - Púchov	19
R7	Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš - Lučenec	234
Spolu		1 163

4. Obsah (osnova)

Doplnok č. 3 strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ bude pozostávať z

- Textovej časti
- Grafickej časti

A. Textová časť

Textová časť *Doplnku č. 3* strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ bude obsahovať návrh a zdôvodnenie doplnenia celej trasy diaľnice D4 do siete diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.

Zdôvodnenie Doplnku č. 3

Bratislava je významným dopravným uzlom Slovenskej republiky. Na jej území sa križujú multimodálne dopravné koridory siete TEN štátov Európskej únie: koridor č. **IV** (Berlín/Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava – Budapešť – Istanbul) a koridor č. **Va** (Terst –

Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – L'vov). Bratislava zároveň leží na Dunaji, ktorý je klasifikovaný ako multimodálny koridor č. VII. Väzba Bratislavy k bodom pripojenia na sieť TEN má vysokú intenzitu sídelných väzieb zakotvenú v dlhodobom historickom a spoločenskom kontakte s priestorom Viedne. Návrh dopravnej infraštruktúry prepájajúcej dopravné sústavy Slovenska, Maďarska a Rakúska je potrebné doriešiť na trilaterálnej úrovni.

Z uvedeného vyplýva, že uvažovať s diaľničnou sieťou v trasách nosnej siete TEN je opodstatnené. Táto sieť je v zásade kompatibilná s najvýznamnejšími dopravnými koridormi Slovenska a so sieťou rýchlostných ciest, ktorá dopĺňa diaľničnú sieť o ďalšie cestné dopravné spojenia, významné z medzinárodného i vnútroštátneho hľadiska, v smere sever – juh a západ – východ, vrátane doplnkových koridorov TEN.

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

Cez územie mesta Bratislava vedú cesty s celoštátnym a nadmestským významom – diaľnice D1, D2 a D4, prieťahy ciest I. triedy (I/2, I/61, I/63), úseky ciest II. triedy (II/502, II/505, II/572) a ďalšie cesty III. triedy.

Navrhovaná diaľnica D4 predstavuje dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti hl. mesta SR Bratislavy. Toto prepojenie je z hľadiska dopravných vzťahov a väzieb v rámci bratislavského regiónu veľmi komplikované vzhľadom na prudký rozvoj územia a neustále sa meniace aktivity a funkcie v tomto území.

V „*Koncepcii územného rozvoja Slovenska*“ sa uvažuje s prepojením cestného systému z priestoru Jaroviec na diaľnicu Viedeň – Budapešť, ďalej s prepojením z priestoru Záhoria (diaľnica D2) na adekvátnu cestnú komunikáciu na území Rakúska (Záhorská Ves – Angern)“.

Okrem diaľničného prepojenia D2 a D1 bude diaľnica D4 významným medzinárodným prepojením Slovenska s Rakúskom s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku.

Cestná sieť na území hl. m. SR Bratislavy a v jej okolí je v súčasnosti charakterizovaná vysokým nárastom dopravného zaťaženia automobilovou dopravou, nielen mestskou, ale aj tranzitnou. Mnoho úsekov základného komunikačného systému Bratislavy má už v súčasnosti vysoko prekročenú kapacitu. Jedným z negatívnych dôsledkov tohto stavu je vysoký počet dopravných nehôd. Úseky diaľnice D1 (Prístavný most – Senecká) sú najnehodovejšími úsekmi v rámci celoslovenského priemeru.

V dotknutom území majú trendy vývoja dopravy negatívny dopad 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. 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. Problémom je zaradiť sa na tieto cesty z vedľajších komunikácií. Vodiči v snahe vyhnúť sa dopravným ťažkostiam pri vstupe do Bratislavy, často vyhľadávajú náhradné trasy po komunikáciách nižšieho rádu, čím zaťažujú tranzitom miestnu, kapacitne vyťaženú cestnú sieť priľahlých miest a obcí.

Dopravné problémy vznikajú aj na niektorých úsekoch existujúcej diaľničnej siete. Tranzitná doprava po D1 od Trnavy prechádza priamo územím mesta Bratislava a za Prístavným mostom a Viedenskou cestou sa rozdeľuje na jednotlivé smery. Pre nedostatočnú kapacitu komunikačnej siete Bratislavy je diaľničná sieť využívaná aj pre zdrojovú a cieľovú dopravu z východného okraja Bratislavy na západný a opačne. Toto všetko spôsobuje mimoriadne dopravné zaťaženie najmä na úseku pred Prístavným mostom, na Prístavnom moste a na nadväzujúcich komunikáciách cez MČ Petržalka. Po dobudovaní diaľnice D1 Viedenská cesta - Prístavný most cez Petržalku a nadväzujúceho úseku D2 cez tunel Sitina sa atraktivita tejto trasy ešte zvýšila.

Vybudovanie diaľnice D4 by výrazne pomohlo riešiť uvedené problémy. Vybudovanie nového diaľničného ťahu, ktorým sa odkloní kompletná tranzitná doprava z mesta Bratislava v smeroch Rakúsko, Maďarsko, Česká republika a Košice, je jediným koncepčným riešením dopravných problémov. Diaľnica D4 bude mať, okrem odklonenia tranzitnej dopravy, významný vplyv aj na riešenie dopravných problémov v meste Bratislava i v príľahlej časti Bratislavského kraja.

História návrhu riešenia dopravnej situácie

- Prvý krát bola trasa nultého okruhu Bratislavy zakreslená do Územného plánu mesta Bratislava v roku 1992 po dlhoročnom pripomienkovaní (za účasti verejnosti), ktoré začalo v osemdesiatych rokoch. Vyberalo sa zo 6 variantov, ktoré boli situované od Bratislavy až po Senec.
- Podrobnejšie bol nultý okruh rozpracovaný v „Dopravno-urbanistickej štúdii nultého okruhu okolo Bratislavy (Aurex, s.r.o., Dopravoprojekt, a.s., 2002). Dotknuté obce postupne preberali do svojich územných plánov vedenie trasy nultého okruhu.
- Návrh trasy bol riešený v technickej štúdii „Diaľnica D4, križovatka Jarovce na D2 – križovatka Senec na D1 - technická štúdia (Alfa 04, jún 2005)“;
- Následne bola pre III. úsek navrhovanej diaľnice D4 vypracovaná ďalšia technická štúdia (HBH Projekt, spol. s r. o., 2007), ktorá bola prerokovaná s verejnosťou pred začatím vypracovania a pred jej ukončením. Z uvedenej štúdie vyplynula požiadavka verejnosti na nový variant vedenia trasy v úseku Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica (variant 7).
- Pre vedenie diaľnice D4 bola vypracovaná „Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre celý ťah D4“ (Dopravoprojekt, a.s., 2009).

Vzhľadom k tomu, že projektová príprava a realizácia jednotlivých úsekov navrhovanej diaľnice D4, je kontinuálne zabezpečovaná, je celá trasa navrhovanej diaľnice D4 rozdelená na päť čiastkových, na seba nadväzujúcich úsekov:

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

Jednotlivé úseky diaľnice D4 sú v rôznom štádiu prípravy.

V súčasnosti je už v prevádzke I. úsek diaľnice D4 od štátnej hranice RR/SR po križovatku diaľnice D4 s diaľnicou D2 Jarovce v dĺžke 2,3 km a polovičný profil IV. úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves (križovatka Stupava juh) v dĺžke 3,2 km.

Predmet Doplnku č. 3

Predmetom *Doplnku č. 3* strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ je doplnenie siete diaľnic o celú trasu diaľnice D4 št. hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR.

Diaľnica D4 bude mať po predĺžení celkovú dĺžku cca 49 km.

Stručný popis jednotlivých úsekov

I. úsek - D4 štátna hranica RR/SR – Jarovce

Úsek začína na hraničnom prechode RR/SR a končí v križovatke diaľnic D2 a D4, v mimoúrovňovej križovatke (ďalej len „MÚK“) Jarovce. Úsek je v prevádzke od 06/1999. Celková dĺžka I. úseku – D4 št. hranica RR/SR - Jarovce – Ivanka pri Dunaji, sever je 2, 3 km.

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

Úsek začína v MÚK „Jarovce“, v ktorej sa diaľnica D4 pripája na diaľnicu D2. Trasa pokračuje severne od MČ Jarovce, mimoúrovňovo (mostom) križuje železničnú trať Bratislava – Rusovce, cestu I/2. Od MÚK „Rusovce“ pokračuje mostom (dl. 2,722 km) ponad Jarovecké rameno a hlavný tok rieky Dunaj. V km 5,2 za estakádou prechádza na variant červený „C“ na ktorý sa pripája v km 7,0 pred križovatkou MÚK Ketelec s plánovanou rýchlostnou cestou R7 od Prístavnej ulice, západne od Slovnaftu, a.s. V km 10,884 mimoúrovňovo križuje cestu I/63. V km 11,750 je navrhnutá MÚK „Rovinka“. Ďalej pokračuje cez železničnú trať Bratislava – Dunajská Streda severne od obce Most pri Bratislave, kde by v budúcnosti mala mimoúrovňovo križovať novú, 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). V mieste križovania s plánovanou VPD 13L–31R letiska diaľnica D4 vedie v záreze cca 6,8 – 7,2 m pod úrovňou terénu tak, aby v budúcnosti (v rámci výstavby VPD 13L–31R) bolo možné dobudovať prekrytie diaľnice formou tunela „Zálesie“. Trasa ďalej pokračuje v nízkom násype 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**.

Úsek diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sa v súčasnosti pripravuje podľa aktuálnej technickej dokumentácie (Štúdiá realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Dopravoprojekt, a.s., 2009).

Záverečné stanovisko z procesu posudzovania podľa zákona bolo vydané 28. 9. 2011 s odporúčením realizácie popísaného variantu.

III. úsek - D4 Ivanka pri Dunaji, sever (križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji, sever) – Záhorská Bystrica (križovatka Stupava, juh)

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

optimálneho variantu sa rozhodne v procese posudzovania podľa tretej časti zákona, ktorý sa v súčasnosti vykonáva.

Celková dĺžka úseku je 16,78 – 28,0 km.

IV. úsek - D4 Záhorská Bystrica (križovatka Stupava, juh) – Devínska Nová Ves

Tento úsek je od 08/2011 v prevádzke v polovičnom profile

Trasa vedie od MÚK Stupava-juh po križovatku Devínska Nová Ves (križovatka D4 s cestou II/505).

Dĺžka IV. úseku je cca 3,2 km.

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 D4 s cestou II/505 po štátnu hranicu s rakúskom, kde sa predpokladá pripojenie na cestu S8.

O výbere optimálneho 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

B. Grafická časť

- Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR
- Situácia trasy D4 (1 : 50 000)

Pre všetky navrhované úseky D4 ktoré spĺňajú prahové hodnoty podľa § 18 a prílohy č. 8 zákona, bolo, prípadne bude vykonané posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona.

5. Uvažované variantné riešenia

I., II. a IV. úsek majú vzhľadom na štádium prípravy a realizácie už ustálenú trasu optimalizovanú procesom projektovej a environmentálnej prípravy a realizácie. Variantne je v rámci procesu posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z., riešený len III. a V. úsek.

III. úsek

V správe o hodnotení navrhovanej činnosti sa posudzovali varianty:

Variant 2 (okrový)

- podvariant 2a
- podvariant 2b

Variant 7 (modrý)

- podvariant 7a
- podvariant 7b
- podvariant 7c (odporúčaný na realizáciu podľa správy o hodnotení)

Variant „Senec – Pezinok – Lozorno“

V. úsek

V správe o hodnotení činnosti sa posudzovali varianty:

Variant A (červený) – 3,473 km

Variant E (modrý) – 3,573 km (odporúčaný na realizáciu podľa správy o hodnotení)

Variant F (žltý) – 3,690 km

Variant T (tunelový)

- podvariant Tr – tunel razený
- podvariant Th – tunel hĺbený

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

- | | |
|--|-------------------|
| • Vypracovanie Doplnku č. 3 | 12/2011 |
| • Posúdenie Doplnku č. 3 z hľadiska vplyvu na ŽP (SEA) | 11/2011 - 05/2012 |
| • Dopracovanie Doplnku č. 3 | 06/2012 |
| • Schválenie Doplnku č. 3 vládou SR | 07/2012 |

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Navrhované doplnenie siete diaľnic o komplexnú trasu diaľnice D4 súvisí s nasledovnými strategickými dokumentmi:

- Národný strategický a referenčný rámec
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- Koncepcia územného rozvoja SR
- 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
 - Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010
 - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
 - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Vláda Slovenskej republiky

9. Druh schvaľovacieho dokumentu

Uznesenie vlády Slovenskej republiky

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRATANE ZDRAVIA

1. Požiadavky na vstupy

1.1. Pôda

Realizácia diaľnice D4 Št. hranica RR/SR – Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR si vyžiada trvalý záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Predpokladaný rozsah záberov je špecifikovaný v tabuľke č.1.

Tabuľka č. 1: Predpokladaný rozsah trvalého záberu pôdy

Úsek	Celkom	Druh pozemkov		
		PP	LP	Ostatné pl.
1.	v prevádzke	-		-
2.	142,2 – 143,0	136,0 – 135,6	6,2 - 7,4	-
3.	61,8 – 92,4	61,8 – 87,7	0,00 – 3,3	0,0 – 1,4
4.	11,6 – 23,4	11,6 – 23,4	-	-
5.	11,5 – 23,4	11,5 – 23,4	-	-
Spolu	227,1- 282,2	220,9 – 270,2	6,2 – 10,7	0,0 – 1,4

1.2. Voda

Realizácia Doplnku č. 3 strategického dokumentu nepredstavuje zásadnú zmenu v potrebe vody.

Počas výstavby, ide o vodu potrebnú napr. na výrobu betónových zmesí, kropenie staveniska a pod. a pre zásobovanie zamestnancov pitnou vodou a úžitkovou vodou v rámci jednotlivých stavieb a stavebných dvorov. Zdrojom vody pre zariadenie staveniska bude verejná vodovodná sieť. Technologická, úžitková voda a požiarňa voda pre tunely počas výstavby a prevádzky sa bude odoberať z príľahlých recipientov. Privádzať sa bude prírodným potrubím.

Pri prevádzke dopravnej komunikácie vzniknú nároky na technologickú vodu v súvislosti s jej údržbou. Voda pre prípadnú údržbu ciest sa bude odoberať v príslušnom stredisku údržby.

1.3. Suroviny

Počas výstavby činnosti súvisiacej s doplnením strategického dokumentu vzniknú nové nároky najmä suroviny a stavebné výrobky napr. zemina, štrkopiesok, piesok, kamenivo, bitúmenové zmesi, cement, oceľové stavebné prvky. Zdrojom surovín budú lomy a zariadenia, ktoré sa nachádzajú v blízkosti navrhovanej komunikácie. Zdroje budú špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Počas prevádzky je potrebné počítať so surovinami na údržbu (posypový materiál na zimnú údržbu) a opravu (asfalt, zvodidlá) komunikácie.

Na záujmovom území sa nachádzajú dostatočné zdroje nerastných surovín (napr. Vysoká pri Morave, Ketelec, Most pri Bratislave – štrkopiesky; Devín – stavebného kameňa; suroviny z výkopov a výstavby tunelov). Potreba surovín súvisiacich s realizáciou činností v rámci navrhovaného predĺženia komunikácie (kameň, štrk, piesok a pod.) sa bude zabezpečovať dodávateľským spôsobom zo zdrojov zvolených dodávateľom.

1.4. Energetické zdroje

Elektrická energia

Potreba elektrickej energie počas výstavby súvisí najmä s výrobou stavebných zmesí napr. betónu, bitúmenových zmesí a prevádzkou stavebných dvorov.

Nároky na elektrickú energiu v etape prevádzky súvisia s cestnou svetelnou signalizáciou, jednotlivými zariadeniami informačného systému, verejného osvetlenia a pod. V III. a V. úseku budú zvýšené nároky na elektrickú energiu pre potreby zabezpečenia osvetlenia tunela, na prevádzku vzduchotechniky (ventilátory), ako aj riadiaceho systému dopravy tunelov a technológie tunela, elektrickej požiarnej signalizácie so samostatným zálohovým zdrojom, televízneho dohľadu v tuneloch, resp. ozvučovacího systému.

1.5. Nároky na dopravu

Počas výstavby sa budú využívať existujúce komunikácie I. II. a III. triedy, prípadne existujúce poľné a lesné cesty, ktoré bude potrebné po ukončení výstavby uviesť do pôvodného stavu. Okrem toho bude potrebné budovať i dočasné prístupové a obslužné komunikácie.

1.6. Nároky na pracovné sily

Nároky na pracovné sily vzniknú predovšetkým počas výstavby, najmä kategórie stavebných robotníckych a remeselníckych profesií. Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane odhadnúť. Objem a profesná skladba pracovných síl bude v značnej miere závislá na organizácii výstavby a dobe výstavby, ktoré budú vyplývať z náročnosti stavebných objektov, dĺžky úsekov a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Pracovná sila počas výstavby jednotlivých úsekov sa využije z miestneho regiónu, riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečia dodávateľské firmy.

Počas prevádzky bude zamestnanosť súvisieť hlavne s údržbou cesty a jej okolia (kosenie okolitých trávnatých plôch, orezávanie zelene, opravy povrchu vozovky a príslušenstva cesty, zimný posyp, čistenie).

1.7. Iné nároky

Nároky na asanáciu objektov

Realizácia diaľnice D4 si vyžiada minimálne asanácie existujúcich objektov.

Nároky na výrub drevín

K výrubom drevín bude dochádzať počas výstavby diaľnice, najmä na II. úseku. Presnejšia špecifikácia rozsahu bude možná až v nasledujúcich etapách prípravy stavby. Výruby budú sústredené, rovnako, ako zásahy do lesných biotopov, do priestoru Dunaja a na miesta, kde križujú trasy diaľnice líniové a plošné prvky nelesnej stromovej a krovinej vegetácie v poľnohospodárskej krajine.

2. Údaje o výstupoch

2.1. Ovzdušie

Zdrojmi znečistenia ovzdušia (dočasnými) počas výstavby bude najmä nákladná doprava surovín, stavebných materiálov a stavebných výrobkov a stavebné mechanizmy.

Počas prevádzky diaľnice bude trvalo dochádzať k produkcii výfukových plynov pri prejazde osobných a nákladných automobilov. Nepredpokladá prekročenie priemerných ročných hodnôt základných znečisťujúcich látok (SO₂, PM₂, NO₂, C₆H₆).

2.2. Odpadová voda

Odpadové vody počas výstavby budú vznikať v rámci zariadení staveniska. Vznikať budú odpadové vody splaškové a odpadové vody z údržby zariadení, prípadne mechanizácie. Množstvo splaškových vôd bude závisieť od počtu zamestnancov stavby. Pri zneškodňovaní splaškových odpadových vôd a vôd z údržby bude využitá existujúca infraštruktúra.

Počas prevádzky budú vznikať zrážkové odpadové vody. Zachytené budú systémom odvodnenia vozovky a nových spevnených plôch cestnou kanalizáciou s čistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok pred ich vyústením do recipientov. Systém odvodnenia bude pozostávať z cestnej kanalizácie, drenáží, ORL, priepustov, kalových jám so zachytávačmi splavenín a z priekop.

Odpadové vody z odvodnenia vozovky budú zaťažené najmä nerozpustnými (NL) a ropnými látkami (NEL). Odpadové vody budú čistené na odlučovačoch ropných látok a následne vypúšťané do recipientov.

2.3. Odpady

V rámci realizácie Doplnku č. 3, ktorý súvisí s dobudovaním diaľnice D4 budú počas výstavby produkované najmä ostatné odpady (napr. betón, keramika, drevo, sklo, plasty, bitúmenové zmesi, železo a oceľ, výkopová zemina) a čiastočne i niektoré druhy nebezpečných odpadov (zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky).

Počas prevádzky diaľnice D4 budú rovnako produkované ostatné odpady (odpadové rastlinné tkanivá z ošetrovania sprievodnej zelene, odpad z čistenia kanalizácie a pod.) ako aj nebezpečné odpady najmä z prevádzky a údržby vozidiel údržby komunikácie).

Druh a množstvo odpadov bude upresnené pri príprave a povoľovaní konkrétnych úsekov diaľnice D4. S vyprodukovanými odpadmi sa bude nakladať podľa predpisov v oblasti odpadového hospodárstva, ktoré budú platné v čase výstavby a prevádzky jednotlivých navrhovaných činností.

2.4. Hluk a vibrácie

Hluk a vibrácie môžu vznikať počas výstavby i počas prevádzky činnosti v rámci nového funkčného využitia riešeného územia.

Počas výstavby budú vznikať emisie hluku zo stavebnej činnosti, z prevádzky stavebných strojov, mechanizácie (napr. buldozéry, rýpadlá, nakladače), najmä počas zemných prác a z nákladnej dopravy.

Počas prevádzky bude na okolitú obytnú zástavbu a okolité prostredie pôsobiť hluk z cestnej premávky. Trasa je v určitých úsekoch v kontakte so zastavaným územím, a preto na zmiernenie účinkov hluku od dopravy budú v dotyku so zástavbou, podľa potreby navrhnuté protihlukové steny a ostatné protihlukové opatrenia.

2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia

Žiarenia a iné fyzikálne polia sa z dôvodu realizácie diaľnice D4 sa nepredpokladajú. V navrhovanom úseku nebudú umiestnené také zariadenia, ktoré by mohli byť zdrojom žiarenia, prípadne iných fyzikálnych polí.

Počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie nie je predpoklad obťažujúceho zápachu. Neočakáva sa šírenie zápachu v takých koncentráciách, aby dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody užívateľov komunikácie. Ovplyvnenie obytných celkov zápachom sa nepredpokladá.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

3.1. Vplyv na horninové prostredie

Výstavba diaľnice D4 bude mať vplyv na horninové prostredie, najmä v úsekoch výstavby trasy a v úsekoch výstavby tunelov.

Všetky zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu.

3.2. Vplyv na klimatické pomery

Zmena funkčného využitia územia nebude mať závažný negatívny vplyv na klimatické pomery dotknutého územia.

3.3. Vplyv na ovzdušie

Zvýšené hodnoty znečistenia ovzdušia budú súvisieť so zvýšenou dopravou v dotknutom území a to v štádiu výstavby i prevádzky.

Príspevok k znečisteniu ovzdušia z predpokladaného dopravného zaťaženia bude minimálny. Nepredpokladá sa také zvýšenie znečistenia ovzdušia, ktoré by nebolo v súlade s platnými predpismi v oblasti ochrany ovzdušia.

3.4. Vplyv na vodné pomery

Vplyv na povrchové vody

Výstavba cestnej komunikácie môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu aj režim povrchových vôd počas výstavby. Z kvalitatívneho hľadiska je najpravdepodobnejšia možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov.

Počas prevádzky komunikácie môže dôjsť k zvýšenej kontaminácii povrchových vôd najmä chloridmi z posypových solí v zimnom období. Vážnejšie znečistenie resp. zhoršenie kvality povrchových vôd prichádza do úvahy v havarijných prípadoch najmä cisterien prepravujúcich látky škodiace vodám a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd.

Vplyv na podzemné vody

Najvýznamnejšie vplyvy na podzemné vody a spočívajú najmä v možnom ovplyvnení podzemných vôd pri výstavbe tunelov. Dôležité je vykonať podrobný hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov navrhnúť spôsob razenia tunelov a opatrenia na elimináciu vplyvov.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody možno hodnotiť ako vplyvy stredného významu, ktoré je možné eliminovať účinnými opatreniami.

3.5. Vplyv na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu, jej kvalitu a stabilitu je trvalý záber.

Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby komunikácie na pôdny fond možno: vplyvy na stabilitu pôdy (degradácia fyzikálno-mechanických vlastností pôdy, vznik erózie pôdy), vplyvy na kvalitu pôdy (zmena produkčnej schopnosti pôdy, možná kontaminácia pôdy v okolí navrhovaných trasy).

Vplyvy na pôdu sa viaže prevažne na etapu výstavby. Po odstránení vegetačného krytu bude značná časť pôd náchylná najmä na eróziu, ojedinele sa vplyvom nevhodných zásahov (napr. podrezanie svahov zemnými prácami) môžu vyvolať svahové pohyby - zosuvy lokálneho charakteru. Pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd - trvalé zhutnenie omičnej vrstvy. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych prípadoch daný vplyv nevratný.

Vplyvy na pôdu počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Počas prevádzky cestnej komunikácie sa nepredpokladajú významný vplyv na kvalitu pôdy. Tento vplyv možno hodnotiť ako vplyv mierny až stredne významný, zmierniteľný dostupnými prostriedkami.

3.6. Vplyv na faunu flóru a ich biotopy

Pri výstavbe cestnej komunikácie sa predpokladajú priame i nepriame vplyvy na faunu flóru a ich biotopy.

Medzi priame vplyvy možno zaradiť najmä: likvidáciu porastov na nových úsekoch komunikácie; stratu pôvodných biotopov; zánik existujúcich hniezdných a reprodukčných možností pre živočíchy stromových dutín (vtáky, netopiere, blanokrídlovce a i.); vytvorenie čiastočnej bariéry pre migrujúce živočíchy; fragmentácia biotopov; zvýšenie hlučnosti; vyrušovanie z dôvodu zvýšeného pohybu dopravných prostriedkov, mechanizmov a ľudí, čo spôsobí zmeny v správaní sa živočíšnych druhov.

Medzi nepriame vplyvy možno zaradiť najmä: vznik nových, prechodných biotopov; šírenie nepôvodných (inváznych) 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.

3.7. Vplyv na krajinu

Navrhovaná zmena bude mať vplyv na scenériu krajiny.

Navrhovaná komunikácia bude predstavovať v krajine kvalitatívne nový prvok a v niektorých priestoroch - najmä premostenia - bude nepochybne dominantou.

Vplyvy na scenériu krajiny sú značne subjektívneho charakteru a závisia od vnímanosti každého jednotlivca.

3.8. Vplyv na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská

Navrhované predĺženie rýchlostnej cesty R1 nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky, nakoľko sa na dotknutej lokalite ani v jej bezprostrednej blízkosti nenachádzajú.

3.9. Vplyv na paleontologické náleziska a významné geologické lokality

Strategický dokument nebude mať vplyv na paleontologické náleziska a významné geologické lokality, tieto neboli na dotknutej lokalite identifikované.

3.10. Iné vplyvy

Iné vplyvy navrhovanej zmeny strategického dokumentu ako tie, ktoré sú uvedené v predchádzajúcich odsekoch sa v tomto štádiu posudzovania nepredpokladajú.

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva

Možné vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo budú súvisieť najmä s predpokladaným zvýšením hluku produkovaného dopravnými prostriedkami a zvýšeným dopravným zaťažením dotknutého územia.

Riziká ovplyvnenia zdravotného stavu obyvateľov možno posudzovať cez vplyv dopravy počas výstavby a prevádzky navrhovanej komunikácie na kvalitu ovzdušia a akustickú záťaž obytného územia. Nepredpokladá sa prekročenia platných limitov.

Realizáciou cestnej komunikácie sa zvýši bezpečnosť cestnej premávky, ktorej úroveň je už v súčasnosti na hranici únosnosti, čo zároveň môže nepriamo významne pozitívne ovplyvniť zdravotný stav obyvateľstva v dotknutom území.

Všetky predpokladané vplyvy navrhovanej komunikácie musia byť eliminované účinnými opatreniami tak, aby neboli prekročené prípustné hodnoty ustanovené všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Uvedené vplyvy bude možné účinne eliminovať realizáciou opatrení, ktoré budú konkretizované v rámci posudzovania vplyvov jednotlivých úsekov na životné prostredie podľa zákona.

S podmienkou realizácie účinných opatrení sa nepredpokladá závažný vplyv navrhovanej zmeny strategického dokumentu na zdravotný stav obyvateľstva.

5. Vplyvy na chránené územia (napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.) vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie

Územia chránené podľa osobitných predpisov, ktoré sa nachádzajú na dotknutom území možno rozdeliť do troch skupín:

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

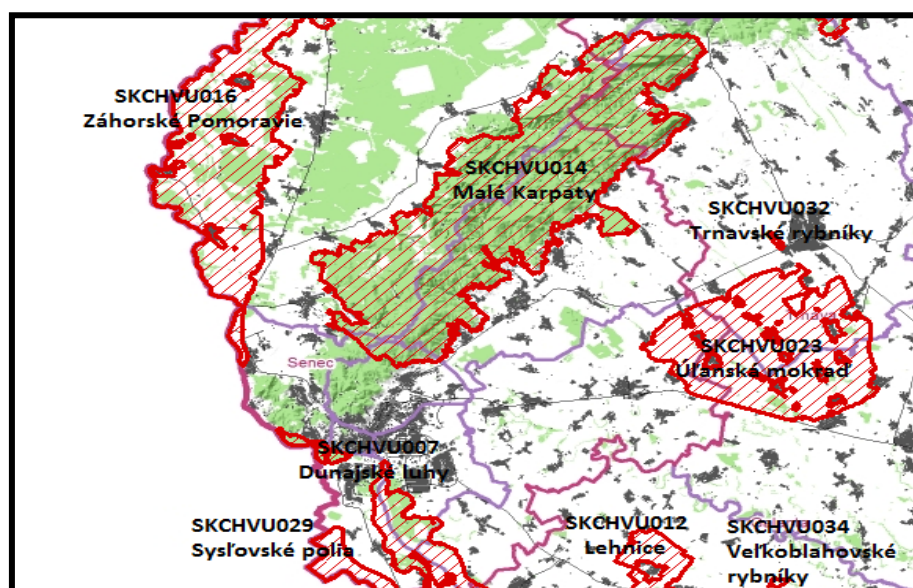
Lokalita na ktorú má dosah navrhované doplnenie strategického dokumentu sa nachádza na území na ktorom platia z hľadiska územnej ochrany prírody a krajiny viaceré stupne ochrany, tzn. že sa mu poskytuje územná ochrana podľa § 17 až 31 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

5.1. Európska sústava chránených území NATURA 2000

Chránené vtáčie územia

V dosahu strategického dokumentu sa nachádzajú 4 chránené vtáčie územia:

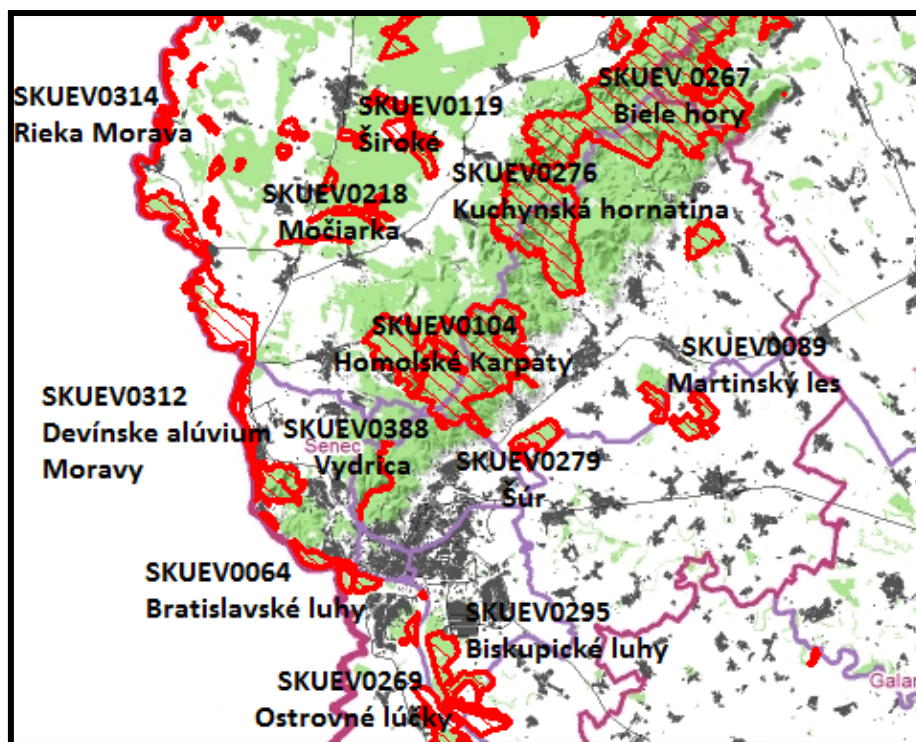
Kód lokality	Názov lokality	Kontakt s trasou D4
SKCHVU014	Malé Karpaty	tunel – dotyk pri portáloch a výduchoch (III. úsek)
SKCHVU029	Sysľovské polia	trasa priamo neprechádza
SKCHVU007	Dunajské luhy	trasa prechádza cez územie (II. úsek)
SKCHVU	Záhorské Pomoravie	V. úsek prechádza cez CHÚ



Územia európskeho významu

V dosahu strategického dokumentu sa nachádza 8 území európskeho významu:

Kód lokality	Názov lokality	Kontakt s trasou D4
SKUEV0104	Homolské Karpaty	tunel – portály, výduchy
SKUEV0279	Šúr	trasa neprechádza cez CHÚ
SKUEV0388	Vydrica	trasa neprechádza cez CHÚ
SKUEV0089	Martinský les	trasa neprechádza cez CHÚ
SKUEV0295	Biskupické luhy	II. úsek prechádza CHÚ
SKUEV0369	Ostrovne lúčky	neprechádza cez CHÚ
SKUEV0312	Devínske alúvium Moravy	V. úsek prechádza cez CHÚ
SKUEV 0314	Rieka Morava	V. úsek prechádza cez CHÚ



5.2. Národná sústava chránených území

Okrem chránených území európskej sústavy NATURA 2000 existuje podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny národná sústava chránených území.

Podľa tohto zákona je územie Slovenska rozdelené do 5 stupňov ochrany, rozsah obmedzení sa zväčšuje so zvyšujúcim sa stupňom ochrany. Na území, ktorému sa neposkytuje osobitná ochrana podľa uvedeného zákona, platí prvý stupeň ochrany.

Podľa tohto zákona sú ustanovené nasledovné kategórie chránených území:

- chránená krajinná oblasť (2. stupeň ochrany);
- národný park (3. stupeň ochrany);
- chránený areál (3. až 5. stupeň ochrany);
- prírodná rezervácia a národná prírodná rezervácia (4. až 5. stupeň ochrany);

- prírodná pamiatka a národná prírodná pamiatka (4. až 5. stupeň ochrany);
- chránený krajinný prvok (2. až 5. stupeň ochrany).

V dosahu strategického dokumentu sa nachádzajú nasledovné chránené územia:

Kategória CHÚ	Názov lokality	Útvar ŠOP SR
CHKO	Malé Karpaty	tunel – dotyk pri portáloch
CHKO	Dunajské luhy	trasa prechádza územím (II. úsek)
CHKO	Záhorie	mimo trasy
Ramsarská lokalita	Dunajské luhy	trasa prechádza územím (II. úsek)
NPR	Šúr	mimo trasy (II. úsek, III. úsek)
PR	Topoľové hony	mimo trasy (II. úsek)
PR Kopačský ostrov	Kopačský ostrov	mimo trasy (II. úsek)
PR	Gajc	trasa prechádza územím (II. úsek)
PR	Dunajské ostrovy	mimo trasy (II. úsek)
PR	Jurské jazero	mimo trasy (III. úsek)
PR	Pod Pajštúnom	mimo trasy (III. úsek)
PR	Strmina	mimo trasy (III. úsek)
PR	Zlatá studnička	mimo trasy (III. úsek)
PR	Limbašská vyvieračka	mimo trasy (III. úsek)
CHA	Svätojurské hradisko	mimo trasy (II. úsek)
CHA	Devínske alúvium Moravy	V. úsek prechádza cez CHÚ

5.3. Vodohospodársky chránené územia

Chránené vodohospodárske oblasti

Chránené vodohospodárske územia (ďalej len „CHVO“) predstavujú územia, v ktorých sa v dôsledku priaznivých prírodných podmienok vytvárajú prirodzené akumulácie povrchových a podzemných vôd.

Časť územia na ktoré má dosah Doplnok č. 3 strategického dokumentu je súčasťou CHVO Žitný ostrov.

X X X

Vplyvy navrhovaného Doplnku č. 3 „Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest“ boli a budú konkretizované v dokumentácii pre posúdenie vplyvu súvisiacej navrhovanej činnosti (výstavba diaľnice D4) na chránené územia, vrátane vplyvu na územia Natura 2000. V prípade potreby budú prijaté a realizované „*zmiernujúce opatrenia*“ alebo „*kompenzačné opatrenia*“ - podľa závažnosti identifikovaného vplyvu.

6. Možné rizika súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu

V súvislosti s navrhovanou zmenou funkčného využitia územia sa nepredpokladajú žiadne osobitné rizika vo vzťahu k ochrane životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

7. Vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Nepredpokladá sa závažný vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice v súvislosti s doplnením strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“.

Dopravná cestná komunikácia, ktorá bude mať pripojenie na existujúcu diaľnicu (A6) a výhľadovú rýchlostnú cestu (S8) v Rakúsku, by mala byť predmetom záujmu obidvoch strán a mala by sa realizovať tak, aby bola environmentálne prijateľná pre obidve strany.

IV. DOTKNUTÉ SUBJEKTY

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení

Na pripomienkovaní oznámenia sa môže, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zúčastniť verejnosť v najširšom slova zmysle, tzn. jedna alebo viac fyzických osôb alebo právnických osôb ich združenia, organizácie alebo skupiny. Z uvedeného dôvodu nie je potrebné v štádiu oznámenia zainteresovanú verejnosť osobitne vymedzovať.

2. Zoznam dotknutých subjektov

- Ministerstvo hospodárstva SR, Mierová 19, 827 15 Bratislava 212
- Ministerstvo financií SR, Štefanovičova 5, 817 82 BRATISLAVA
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR, Stromová 1, 813 30 Bratislava
- Ministerstvo kultúry SR, Nám. SNP č. 33, 813 31 Bratislava
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
- Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
- Ministerstvo zahraničných vecí SR, Hlboká cesta 2, 833 36 Bratislava
- Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
- Ministerstvo zdravotníctva SR, Limbova 2, 837 52 Bratislava
- Ministerstvo spravodlivosti SR, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava
- Ministerstvo práce sociálnych vecí a rodiny SR, Špitálska 4-6, 816 43 Bratislava
- Ministerstvo životného prostredia SR, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava
- Trnavský samosprávny kraj, Starohájska 10, 917 01 Trnava
- Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín
- Banskobystrický samosprávny kraj, Nám. SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
- Nitriansky samosprávny kraj, Štefánikova tr. 69, 949 01 Nitra
- Žilinský samosprávny kraj, Ul. Komenského 48, 011 09 Žilina
- Prešovský samosprávny kraj, Nám. mieru 2, 080 01 Prešov
- Košický samosprávny kraj, Nám. Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
- Únia miest Slovenska, Prepoštská 4, 811 01 Bratislava
- Združenie miest a obcí Slovenska, Bezručova 9, 811 04 Bratislava
- Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Bazová 2, 821 08 Bratislava

3. Dotknuté susedné štáty

Dotknutým susedným štátom bude Rakúsko.

V. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE

1. Mapová a iná grafická dokumentácia

- Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR (Príloha č. 1)
- Medzinárodné väzby - diaľnica D4 (Príloha č. 2)

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu

- Národný strategický referenčný rámec Slovenskej republiky.
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja.
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska.
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010.
- ÚPN VÚC Bratislavského kraja

VI. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA OZNÁMENIA

Bratislava, november 2011

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľa oznámenia

ENPRO Consult, s.r.o., Bratislava

2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka

.....

Ing. Milín Kaňuščák
generálny riaditeľ sekcie
cestnej dopravy, pozemných komunikácií
a investičných projektov

PRÍLOHY