

Diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo: 292/2011-3.4/ml)

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

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikačné číslo

35919 001

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica

2. Účel

Diaľnica D4 predstavuje dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti Hlavného mesta SR Bratislavy, pričom dotknuté územie je aj z hľadiska dopravných vzťahov a väzieb v rámci regiónu „Veľkej Bratislavy“ veľmi komplikované vzhľadom na prudký rozvoj spádového územia a neustále sa meniace aktivity a funkcie v tomto mimoriadne atraktívnom území, kde je stanovenie dopravných požiadaviek a prepojení na existujúci komunikačný systém veľmi rozhodujúce. Okrem uvedeného diaľničného prepojenia D2 a D1 bude diaľnica D4 významným medzinárodným prepojením Slovenska a Rakúska s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku.

V súčasnosti je už v prevádzke diaľnica D4 od štátnej hranice RR/SR po križovatku D4 s D2 Jarovce v dĺžke 2,7 km a v prevádzke je aj polovičný profil diaľnice D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves (križovatka Stupava juh) v dĺžke 3,2 km.

Diaľnica D4 v úseku Ivanka sever - Záhorská Bystrica je podľa technickej dokumentácie (Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Dopravoprojekt 2009) II. úsekom diaľnice D4, ktorý sa v súčasnosti pripravuje, pričom celý ťah D4 podľa uvedenej dokumentácie je rozdelený nasledovne:

- I. úsek Jarovce - Ivanka sever
- II. úsek Ivanka sever - Záhorská Bystrica
- III. úsek Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves

- IV. úsek Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/RR v prevádzke v polovičnom profile od 1.8.2011

V kontexte uvedených skutočností bude účelom navrhovanej činnosti, okrem skvalitnenia podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu, aj zvýšenie plynulosti, rýchlosti a bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky so súčasným znížením negatívnych dopadov existujúcej cestnej dopravy na životné prostredie najmä vo vzťahu k značne zaťaženému životnému prostrediu mestskej aglomerácie a regiónu „Veľkej Bratislavy“. Výrazne napomôže aj dopravnej obsluhy dotknutého územia a čiastočne odľahčí centrálnu časť Bratislavy od tranzitnej dopravy.

3. Užívateľ

Užívateľom stavby bude motoristická verejnosť.

4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava III, Bratislava IV, Malacky, Senec, Pezinok
Obec:	Lozorno, Pezinok, Viničné, Slovenský Grob, Chorvátsky Grob, Bernolákovo, Stupava, MČ Bratislava - Záhorská Bystrica, Marianka, Borinka, MČ Bratislava - Rača, MČ Bratislava - Vajnory, Svätý Jur, Ivanka pri Dunaji
Katastrálne územie:	Mást I, Záhorská Bystrica I, Bystrická hora, Mást II, Marianka, Borinka, Rača, Vajnory, Svätý Jur, Ivanka pri Dunaji, Lozorno, Neštich, Svätý Jur, Grinava, Pezinok, Viničné, Slovenský Grob, Chorvátsky Grob, Bernolákovo

5. Termín začatia činnosti

Navrhovaný termín začatia výstavby:	rok 2014
Predpokladaný termín ukončenia výstavby:	rok 2018
Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky:	rok 2018
Predpokladaná doba skončenia prevádzky:	nie je stanovená

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Úsek diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica začína napojením na predchádzajúci úsek D4 Jarovce - Ivanka sever v križovatke D4 - D1, koniec úseku je v križovatke D4 - I/2 Záhorská Bystrica, ktorá je už v prevádzke v rámci vybudovaného a spojzdného úseku D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves v polovičnom profile.

Diaľnica D4 v tomto úseku je navrhnutá v nasledovných variantoch:

- **variant 7**
 - a - s nadúrovňovým vedením diaľnice
 - b - s podúrovňovým vedením diaľnice
 - c - s podúrovňovým vedením diaľnice
- **variant 2**
 - a - s nadúrovňovým vedením diaľnice
 - b - s podúrovňovým vedením diaľnice
- **variant SPL** - nový koridor vedený severnejšie od navrhovaných variantov v zámere v trase Senec Pezinok, Lozorno.

Stručný technický a technologický popis stavby - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c

V štúdiu realizovateľnosti bolo uvažované s mimoúrovňovým križovaním diaľnice D4 s diaľnicou D1 popod súčasné násypové teleso diaľnice D1 s čiastočným zahĺbením diaľnice D4 pod úroveň terénu z dôvodu dodržania normovej podchodnej výšky. Pri tomto riešení je potrebné vybudovať diaľnicu D4 v tesniacej vane dĺžky cca 600 m z dôvodu vysokej hladiny podzemnej vody. Toto riešenie nadväzovalo na kríženie D4 s preložkou cesty I/61, ktoré bolo plánované vedením ponad D4. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len MDVRR SR) pred ukončením prác na dokumentácii pre územné rozhodnutie (ďalej len DÚR) cesty I/61 zmenilo polohu vedenia cesty I/61, tá zostala na teréne a diaľnicu D4 bolo potrebné viesť ponad cestu I/61. Variantné riešenie vedenia diaľnice D4 v križovatke Ivanka sever spočíva v modifikácii výškového vedenia diaľnice D4 a to ponad diaľnicu D1 (aby D4 prechádzala plynule ponad cestu I/61 a diaľnicu D1). Preto je potrebná úprava nivelety od km 21,250 do km 22,801 úseku Jarovce - Ivanka sever a v km 0,000 až 0,575 úseku Ivanka sever – Záhorská Bystrica (vo variantoch 2a, 2b, 7a, 7b, 7c). Niveleta sa plánuje viesť mostným objektom ponad diaľnicu D1, čím sa vylúčilo budovanie tesniacej vane pod hladinou podzemnej vody, pri budovaní ktorej by bolo potrebné použiť náročné stavebné technológie a narušiť režim a kvalitu podzemných vôd počas obdobia výstavby. Ďalej toto riešenie umožní zachovanie premávky na diaľnici D1 pri budovaní diaľnice D4, aj keď s obmedzením. V prípade realizácie diaľnice D4 pod diaľnicou D1 by musela byť diaľnica D1 úplne uzatvorená. Obidva varianty mimoúrovňového križovania diaľnic D1 a D4 sú však navrhnuté tak, že výškové vedenie (niveleta) diaľnice D4 je od km 0,575 smerom na západ bez zmeny podľa východiskových technických podkladov (štúdia realizovateľnosti a účelnosti).

V tomto staničení začínajú varianty 2 a 7 a ich modifikácie v posudzovanom úseku diaľnice D4, pričom takéto riešenie umožňuje variabilitu výškového vedenia D4 v oboch smeroch. V tomto staničení môže byť diaľnica D4 vedená smerom na východ do podjazdu popod diaľnicu D1, resp. aj do nadjazdu nad diaľnicu D1 a smerom na západ povrchovým vedením (varianty 2a, 7a, 7c), alebo podpovrchovým vedením do tunela Vajnory (varianty 2b, 7b).

Podľa uvedeného možno konštatovať, že začiatok posudzovaného úseku je za križovatkou Ivanka sever v km 0,575.

Všetky varianty sú navrhnuté v maximálnej možnej miere podľa požiadaviek uvedených v rozsahu hodnotenia (nadúrovňové a podúrovňové vedenie diaľnice v úseku okolo MČ Vajnory a od západného portálu po MÚK Záhorská Bystrica) a pokiaľ lokálne nespĺňajú túto požiadavku je to z dôvodu napojenia na nadväzujúci úsek D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves, ktorý je už v polovičnom profile v prevádzke.

Šírkové usporiadanie diaľnice D4 je navrhnuté v kategórii D 26,5/120, v tuneloch Karpaty a Katušiná 2T 8,0/80.

Variant 2a - nadúrovňové vedenie diaľnice v úseku okolo MČ Vajnory a medzi Mariankou a MČ Záhorská Bystrica s dĺžkou 16,840 km

Variant 2a začína v km 0,575, kde sa stretávajú nivelety oboch variantov križovatky Ivanka sever v násype výšky cca 6 m. Trasa diaľnice pokračuje v násype na západ súbežne so Šúrsnym kanálom vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja zástavby mestskej časti Vajnory.

V km 1,263 je umiestnená mimoúrovňová križovatka (ďalej MÚK) Čierna voda. Tu diaľnica D4 križuje cestu III/5021 (D4 je vedená nad III/5021) mostným objektom a násypom, ktorého výška je 8 m.

Diaľnica pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom v znižujúcom sa násype ďalej k východným svahom Malých Karpát. V km 2,524 diaľnica mostným objektom prechádza cez Račiansky potok. V km 3,250 je diaľnica prakticky na úrovni terénu a prechádza do násypu, ktorého výška je pred MÚK Rača 5 m.

V MÚK Rača (km 4,142) diaľnica križuje mostom železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina

spolu s cestou II/502 (D4 nad železničnou traťou aj cestou II/502).

V úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor, cez ktorý bude možné napojiť príslušné územie západne od MČ Vajnory (areál CEPIT).

Za križovatkou MÚK Rača trasa diaľnice pokračuje JZ smerom cez vinice a v miernom násype do výšky 3 m, potom miernom záreze a ďalej opäť v násype výšky do 5 m stúpa až k východnému portálu tunela Karpaty. V úseku medzi MÚK Rača a portálom tunela sú umiestnené štyri mostné objekty nad miestnymi komunikáciami a terénnymi depresiami.

V km 6,213 začína východným portálom tunel Karpaty, ktorým diaľnica prechádza cez masív Malé Karpaty. Tunel má celkovú dĺžku 8,062 km, západný portál je umiestnený na hranici CHKO Malé Karpaty v km 14,275 diaľnice D4. Tunel je vybavený jednou vetracou šachtou v km cca 10,050 diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výduchu.

Za tunelom je trasa od západného portálu vedená v záreze hĺbky až do 22 m (minimalizácia hlukového zaťaženia územia) a dĺžky cca 1,1 km. Pokračuje striedavo násypom do max. výšky 6 m a miernym zárezom po úpätí svahov lokality Mariánske vinohrady severne od obce Marianka. V km 15,843 prechádza diaľnica mostným objektom ponad preložku poľnej cesty.

Koniec variantu 2a je v križovatke diaľnice D4 s cestou I/2 MÚK Záhorská Bystrica (D4 je vedená nad I/2). V križovatke prechádza diaľnica dvojpoľovým mostom ponad cestu I/2.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Ivanka – sever, km 0,000 diaľnice D4, navrhnutá ako štvorlístková križovatka diaľnice D1 (6 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách tzv. kolektormi) a diaľnica D4 (4 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách),
- MÚK Čierna voda, km 1,263 diaľnice D4, navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvoma okružnými križovatkami na ceste III/5021, ktoré sú aj s cestou ponechané na teréne, okružné križovatky sú napojené na kolektory a tak spojené s diaľnicou D4,
- diaľničná MÚK Rača navrhnutá ako zložitá dvojúrovňová útvarová križovatka v km 4,142 diaľnice D4
- diaľničná MÚK Záhorská Bystrica, km 16,649 diaľnice D4, deltovitá križovatka umiestnená na miestnej vyvýšenine medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou v km 16, 649 diaľnice D4

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu 2a je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 3 ks (dĺžka mostov - 108 m, 136 m, 76 m)
- Mosty na D4 - 6 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 10 m, 21 m, 21 m, 10 m, 51 m)
- Mosty na kolektore - 2 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 23,5 m)
- Mosty na vetv. križ. - 1 ks (dĺžka mostu - 63 m)
- Mosty spolu : - 12 ks (celková dĺžka - 565,5 m)

Navrhované tunely:

Vo variante 2a je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 8 062 m. Jeho podrobnejšia charakteristika je uvedená ďalej.

Kanalizácia diaľnice:

Variant 2a je rozdelený na 15 odkanalizovaných úsekov (mimo tunela), umiestnených tu bude 7 čerpacích staníc, recipientmi sú potok Strúha, Šúrsky kanál, Račiansky potok, Podhájsky potok, Mariánsky potok. Voda z piatich odkanalizovaných úsekov bude po prečistení v ORL voľne vsakovať do podložia.

Kanalizačné úseky a ich zaústenie pre variant 2a je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Odkanalizovaný úsek (km)	Zaústenie (recipient)
0,000 – 0,500	do úseku diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
0,500 – 1,200 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
0,500 – 1,200 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
1,200 – 1,500 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
1,200 – 1,500 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
1,500 – 2,500	cez ORL a RN do Račianskeho potoka
2,500 – 4,300	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
4,300 – 4,800	cez ORL vsakovanie do podlažia
4,800 – 5,400	cez ORL vsakovanie do podlažia
5,400 – 6,200	cez ORL vsakovanie do podlažia
14,200 – 14,600	cez ORL vsakovanie do podlažia
14,600 – 15,100	cez ORL vsakovanie do podlažia
15,100 – 15,600	cez ORL a RN do Podhájskeho potoka
15,600 – 16,600	cez ORL a RN do Marianskeho potoka
16,600 – 16,840	do úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka poľnej cesty v km 3,366 (nad diaľnicu D4), kategória P 6/40, celková dĺžka 430 m
- Úprava cesty II/502 v MÚK Rača, jedná sa o rozšírenie súčasnej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej cesty o pripájacie a odbočovacie pruhy križovatky. Dĺžka úprav je 1 900 m
- Preložka poľnej cesty (v križovatke MÚK Rača), kategória P 6/40, dĺžka preložky sa odhaduje na 1 200 m
- Preložka poľnej cesty (v km 14,500 D4 vpravo), kategória P 6/40, celková dĺžka 707 m
- Preložka poľnej cesty (mostom nad D4 v km 15,247), kategória P 6/40, dĺžka 270 m
- Preložka poľnej cesty (pod D4 v km 15,843), kategória P 6/40, celková dĺžka 270 m
- Komunikácia pre peších a cyklistov (km 16,559 diaľnice D4) v križovatke MÚK Záhorská Bystrica o šírke 5 m a dĺžky 253 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby D4 bude zabezpečený prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov (tunel „Karpaty“, mosty a križovatky). Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budú dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

Pre prístup k východnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty vo vinohradoch v MÚK „Rača“ dĺžky 1,075 km, ktorá bude napojená na existujúcu poľnú cestu vo vinohradoch, súbežnú s cestou II/502. Pre prístup k západnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty v km 14,500 D4 dĺžky 707 m a trasa diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výdychu.

Stavebné dvory v priestore MÚK Čierna voda, MÚK Rača a MÚK Záhorská Bystrica, takisto pri oboch portáloch tunela Karpaty.

Variant 2b - s podúrovňovým vedením diaľnice v úseku okolo MČ Vajnory a medzi Mariankou a MČ Záhorská Bystrica s dĺžkou 16,840 km.

Variant 2b začína v km 0,575, kde sa stretávajú nivelety oboch variantov križovatky Ivanka sever v násype výšky cca 6m. Trasa diaľnice pokračuje krátko v násype na západ súbežne so Šúrskeho kanálom. V úseku okolo zástavby mestskej časti Vajnory (vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja), pokračuje od km 0,900 niveleta diaľnice pod úroveň terénu až po km

1,600. Jedná sa o zahĺbený (podúrovňový) úsek diaľnice pomenovaný ako tunel Vajnory.

V km 1,263 je umiestnená MÚK Čierna voda, kde diaľnica D4 križuje cestu III/5021 (D4 je vedená pod III/5021).

Diaľnica za tunelom pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom v násype do výšky 5 m ďalej k východným svahom Malých Karpát. V km 2,524 diaľnica mostným objektom prechádza cez Račiansky potok. V km 3,250 je diaľnica prakticky na úrovni terénu, a prechádza do násypu, ktorého výška pred MÚK Rača dosahuje 5 m.

V MÚK Rača (km 4,142) diaľnica križuje mostom železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina spolu s cestou II/502 (D4 nad železničnou traťou aj cestou II/502).

V úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor cez ktorý bude možné napojiť príľahlé územie západne od MČ Vajnory (areál CEPIT).

Za križovatkou MÚK Rača trasa diaľnice pokračuje JZ smerom cez vinice a v miernom násype do výšky 3 m, potom v miernom záreze a ďalej opäť v násype výšky do 5 m stúpa až k východnému portálu tunela Karpaty. V úseku medzi MÚK Rača a portálom tunela sú umiestnené štyri mostné objekty nad miestnymi komunikáciami a terénnymi depresiami.

V km 6,213 začína východným portálom tunel Karpaty, ktorým diaľnica prechádza cez masív Malých Karpát. Tunel je oproti variantu 2a predĺžený na západnom portáli na celkovú dĺžku 9,055 km až po západný okraj zástavby obce Marianka. Tunel je vybavený jednou vetracou šachtou v km cca 10,050 diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výduchu.

Po vyústení z masívu Malých Karpát (km 15,268) je diaľnica vedená v hlbokom záreze (podúrovňové vedenie), ktorý je riešený ako presypaný tunel, pričom je tak celý tunel Karpaty predĺžený o cca 600 m. Za tunelom trasa pokračuje v násype maximálnej výšky 9 m po úpätí svahov miestnej časti Mariánske vinohrady severne od obce Marianka. Vedenie časti tohto úseku na násype je z dôvodu potreby odvodnenia diaľnice a plynulého napojenia na už rozostavanú križovátku MÚK Záhorská Bystrica. V km 15,843 prechádza diaľnica mostným objektom ponad preložku poľnej cesty.

Koniec úseku je v križovatke diaľnice D4 s cestou I/2 MÚK Záhorská Bystrica (D4 nad I/2). V križovatke prechádza diaľnica dvojpoľovým mostom ponad cestu I/2.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Ivanka – sever, km 0,000 diaľnice D4, navrhnutá ako štvorlístková križovatka diaľnice D1 (6 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách tzv. kolektormi) a diaľnica D4 (4 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách),
- MÚK Čierna voda, km 1,263 diaľnice D4, navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvoma okružnými križovatkami na ceste III/5021, ktoré sú ponechané na teréne a mostným objektom prepojené ponad diaľnicu D4 (v tuneli), okružné križovatky sú napojené na kolektory a tak spojené s diaľnicou D4,
- diaľničná MÚK Rača navrhnutá ako zložitá dvojúrovňová útvarová križovatka v km 4,142 diaľnice D4
- diaľničná MÚK Záhorská Bystrica, deltovitá križovatka umiestnená na miestnej vyvýšenine na ceste medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou v km 16, 649 diaľnice D4

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu 2b je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 2 ks (dĺžka mostov - 108 m, 108 m)

- Mosty na D4 - 6 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 21 m, 21 m, 7 m, 10 m, 51 m)
- Mosty na kolektore - 2 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 23,5 m)
- Mosty na vetv. križ. - 1 ks (dĺžka mostu - 63 m)
- Mosty spolu : - 11 ks (celková dĺžka - 459,5 m)

Navrhované tunely:

Vo variante 2b je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 9 055 m a presypaný tunel Vajnory dĺžky 700 m. Ich podrobnejšia charakteristika je uvedená v ďalšom.

Kanalizácia diaľnice:

Variant 2b je rozdelený na 10 odkanalizovaných úsekov (mimo tunela), potrebných bude 6 čerpacích staníc, recipientmi sú potok Strúha, Šúrsky kanál, Podhájsky a Mariánsky potok. Voda z troch odkanalizovaných úsekov bude po prečistení v ORL voľne vsakovať do podlažia.

Kanalizačné úseky a ich zaústenie pre variant 2b je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Odkanalizovaný úsek (km)	Zaústenie (recipient)
0,000 – 0,600	do úseku diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
0,600 – 2,200 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
0,600 – 2,200 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
2,200 – 4,300	cez ORL a RN do Šúrskeho kanála
4,300 – 4,800	cez ORL vsakovanie do podlažia
4,800 – 5,400	cez ORL vsakovanie do podlažia
5,400 – 6,200	cez ORL vsakovanie do podlažia
15,250 – 15,600	cez ORL a RN do Podhájskeho potoka
15,600 – 16,600	cez ORL a RN do Mariánskeho potoka
16,600 – 16,840	do úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka cesty III/5021 (nad diaľnicu D4 v km 1,262), kategória C 7,5/50, dĺžka 305 m, súčasťou úpravy sú aj dve malé okružné križovatky
- Obchádzka na ceste III/5021 (dočasná obchádzka v km 1,262), kategória C 7,5/50, dĺžka obchádzky bude 550 m
- Preložka poľnej cesty (ponad D4 v km 3,366) kategória P 6/40, celková dĺžka 430 m
- Úprava cesty II/502 v križovatke MÚK Rača, jedná sa o rozšírenie súčasnej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej cesty o pripájacie a odbočovacie pruhy križovatky. Dĺžka je 1,900 km
- Preložka poľnej cesty (v križovatke MÚK Rača), kategória P 6/40, dĺžka preložky sa odhaduje na 1,200 km
- Preložka poľnej cesty (v km 14,500 diaľnice D4 vpravo), kategória P 6/40, celková dĺžka 707 m
- Preložka poľnej cesty (nad západný portál tunela Karpaty v km 15,247 diaľnice D4), kategória P 6/40, dĺžka 270 m
- Preložka poľnej cesty (pod D4 v km 15,843), kategória P 6/40, celková dĺžka 270 m
- Vybudovanie komunikácie pre peších a cyklistov (km 16,559 diaľnice D4) v križovatke MÚK Záhorská Bystrica o šírke 5 m a dĺžky 253 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby D4 bude zabezpečený prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov (tunel „Karpaty“, mosty a križovatky). Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budú dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

Pre prístup k východnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty vo vinohradoch v MÚK „Rača“ dĺžky 1,075 km, ktorá bude napojená na existujúcu poľnú cestu vo vinohradoch, súbežnú s cestou II/502. Pre prístup k západnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty v km 14,500 D4 dĺžky 707 m a trasa diaľnice D4. Prístupová cesta

k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výdychu.

Stavebné dvory v priestore MÚK Čierna voda, MÚK Rača a MÚK Záhorská Bystrica, takisto pri oboch portáloch tunela Karpaty.

Variant 7a - s nadúrovňovým vedením diaľnice v úseku okolo MČ Vajnory a medzi Mariankou a MČ Záhorská Bystrica s dĺžkou 16,772 km

Variant 7a začína v km 0,575, kde sa stretávajú nivelety oboch variantov križovatky Ivanka sever v násype výšky cca 6 m. Trasa diaľnice pokračuje v násype na západ súbežne so Šúrsnym kanálom vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja zástavby mestskej časti Vajnory.

V km 1,263 je umiestnená MÚK Čierna voda, tu diaľnica D4 mimoúrovňovo križuje cestu III/5021 (D4 nad III/5021) mostným objektom a násypom, ktorého výška je 8 m.

Diaľnica pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom v znižujúcom sa násype ďalej k východným svahom Malých Karpát. V km 2,524 diaľnica mostným objektom prechádza cez Račiansky potok. V km 3,250 je diaľnica tesne nad úrovňou terénu a pokračuje v násype, ktorého výška je pred MÚK Rača 8 m.

V úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor cez ktorý bude možné napojiť príľahlé územie západne od MČ Vajnory (areál CEPIT).

MÚK Rača je posunutá oproti variantom 2a, 2b viac na sever, pričom diaľnica D4 mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina spolu s cestou II/502 (D4 nad železničnou traťou aj cestou II/502). V km 3,765 pred križovatkou prechádza mostom nad preložkou poľnej cesty. Za krátkym cca 250 m dlhým násypom výšky do 11 m nasleduje most nad vetvou križovatky a ďalšie dva mostné objekty križovatky. Niveleta sa za križovatkou dostáva na úroveň terénu a prechádza do zárezu na úseku asi 300 m.

V km 4,700 sa nachádza východný portál tunela Karpaty. Celková dĺžka tunela je 9 950 m. Západný portál je umiestnený za hranicou lesa severne od obce Marianka v km 14,650. Tunel je vybavený jednou vetracou šachtou v km cca 10,050 diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej smerom na západ nespevnenou lesnou cestou cca 2 km až k samotnému výdychu.

Za tunelom je trasa od západného portálu vedená v záreze hĺbky 11 m (minimalizácia hlukového zaťaženia územia). Ďalej, až po MÚK Záhorská Bystrica je niveleta diaľnice mierne nad terénom, maximálna výška násypu v tomto úseku dosahuje 6 m. V km 15,775 mostom prechádza diaľnica D4 nad preložkou poľnej cesty. Variant 7a končí v MÚK Záhorská Bystrica (D4 nad I/2) mostným objektom.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Ivanka – sever, km 0,000 diaľnice D4, navrhnutá ako štvorlístková križovatka diaľnice D1 (6 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách tzv. kolektormi) a diaľnice D4 (4 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách),
- MÚK Čierna voda, km 1,263 diaľnice D4, navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvoma okružnými križovatkami na ceste III/5021, ktoré sú aj s cestou ponechané na teréne, okružné križovatky sú napojené na kolektory a tak spojené s diaľnicou D4,
- diaľničná MÚK Rača navrhnutá ako zložitá dvojúrovňová útvarová križovatka v km 4,142 diaľnice D4

- diaľničná MÚK Záhorská Bystrica, deltovitá križovatka umiestnená na miestnej vyvýšenine na ceste I/2 medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou v km 16 581 diaľnice D4

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu 7a je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 2 ks (dĺžka mostov - 108 m, 76 m)
- Mosty na D4 - 7 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 10 m, 21 m, 21 m, 7 m, 10 m, 51 m)
- Mosty na kolektore - 2 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 23,5 m)
- Mosty na vetv. križ. - 1 ks (dĺžka mostu - 63 m)
- Mosty spolu : - 12 ks (celková dĺžka - 437,5 m)

Navrhované tunely:

Vo variante 7a je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 9 950 m. Jeho podrobnejšia charakteristika je uvedená v ďalšom.

Kanalizácia diaľnice:

Variant 7a je rozdelený na 12 odkanalizovaných úsekov (mimo tunela), umiestnených tu bude 7 čerpacích staníc, recipientmi sú potok Strúha, Šúrsky kanál, Račiansky potok, Podhájsky potok a Mariánsky potok. Voda z dvoch odkanalizovaných úsekov je určená po prečistení v ORL na vsakovanie.

Kanalizačné úseky a ich zaústenie pre variant 7a je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Odkanalizovaný úsek (km)	Zaústenie (recipient)
0,000 – 0,500	do úseku diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
0,500 – 1,200 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
0,500 – 1,200 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
1,200 – 1,500 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
1,200 – 1,500 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanála
1,500 – 2,500	cez ORL a RN do Račianskeho potoka
2,500 – 4,400	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
4,400 – 4,700	cez ORL vsakovanie do podložia
14,650 – 15,100	cez ORL vsakovanie do podložia
15,100 – 15,600	cez ORL a RN do Podhájskeho potoka
15,600 – 16,500	cez ORL a RN do Mariánskeho potoka
16,500 – 16,770	do úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka poľnej cesty (popod D4 v km 3,765) kategória P 6/40, celková dĺžka 680 m
- Úprava cesty II/502 v križovatke MÚK Rača, jedná sa o rozšírenie súčasnej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej cesty o pripájacie a odbočovacie pruhy križovatky. Dĺžka je 1 998 m
- Preložka poľnej cesty (v križovatke MÚK Rača), kategória P 6/40, dĺžka preložky sa odhaduje na 1 200 m
- Preložka poľnej cesty (v km 14,500 diaľnice D4 vpravo), kategória P 6/40, celková dĺžka 707 m
- Preložka poľnej cesty (nad diaľnicu D4 v km 15,179), kategória P 6/40, dĺžka 270 m
- Preložka poľnej cesty (pod D4 v km 15,775), kategória P 6/40, celková dĺžka 270 m
- Vybudovanie komunikácie pre peších a cyklistov (km 16,559 diaľnice D4) v križovatke MÚK Záhorská Bystrica o šírke 5 m a dĺžky 253 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby D4 bude zabezpečený prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov (tunel „Karpaty“, mosty a križovatky). Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budúci dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

Pre prístup k východnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka prekládka poľnej cesty

dĺžky 1,2 km, ktorá bude napojená na existujúcu poľnú cestu vo vinohradoch, súbežnú s cestou II/502. Pre prístup k západnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty v km 14,500 D4 dĺžky 707 m a trasa diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výduchu.

Stavebné dvory v priestore MÚK Čierna voda, MÚK Rača a MÚK Záhorská Bystrica, takisto pri oboch portáloch tunela Karpaty.

Variant 7b - s podúrovňovým vedením diaľnice v úseku okolo MČ Vajnory a medzi Mariankou a MČ Záhorská Bystrica s dĺžkou 16,772 km

Variant 7b začína v km 0,575, kde sa stretávajú nivelety oboch variantov križovatky Ivanka sever v násype výšky cca 6 m. Trasa diaľnice pokračuje krátko v násype na západ súbežne so Šúrsnym kanálom. V úseku okolo zástavby mestskej časti Vajnory (vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja), pokračuje od km 0,900 niveleta diaľnice pod úroveň terénu až po km 1,600. Jedná sa o presypaný (podúrovňový) úsek diaľnice pomenovaný ako tunel Vajnory.

V km 1,263 je umiestnená MÚK Čierna voda, kde diaľnica D4 mimoúrovňovo križuje cestu III/5021 (D4 je vedená pod III/5021).

Diaľnica za tunelom pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom v násype do výšky 5 m ďalej k východným svahom Malých Karpát.

V km 2,524 diaľnica mostným objektom prechádza cez Račiansky potok. V km 3,250 je diaľnica tesne nad úrovňou terénu a pokračuje v násype, ktorého výška je pred MÚK Rača 8 m.

V úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor cez ktorý bude možné napojiť príľahlé územie západne od MČ Vajnory (areál CEPIT).

MÚK Rača je posunutá oproti variantom 2a, 2b viac na sever, pričom diaľnica D4 mimoúrovňovo križuje železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina spolu s cestou II/502 (D4 nad železničnou traťou aj cestou II/502). V km 3,765 pred križovatkou prechádza mostom nad preložkou poľnej cesty. Za krátkym cca 250 m dlhým násypom výšky do 11 m nasleduje most nad vetvou križovatky a ďalšie dva mostné objekty križovatky. Niveleta sa za križovatkou dostáva na úroveň terénu a prechádza do zárezu na úseku asi 300 m.

V km 4,700 sa nachádza východný portál tunela Karpaty, hĺbka zárezu pred tunelom dosahuje 15 m. Celková dĺžka tunela je pre tento variant 10 500 m. Západný portál je umiestnený pri západnom okraji obytnej zástavby obce Marianka v km 15,200. Tunel je vybavený jednou vetracou šachtou v km cca 10,050 diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej smerom na západ nespevnenou lesnou cestou cca 2 km až k samotnému výduchu.

Po vyústení z masívu Malých Karpát je diaľnica D4 vedená v hlbokom záreze (podúrovňové vedenie), ktorý je riešený ako presypaný tunel, pričom je tak celý tunel Karpaty predĺžený o cca 600 m. Za tunelom pokračuje diaľnica D4 ďalej zárezom (podúrovňovo) približne do km 15,700. Až po MÚK Záhorská Bystrica je potom niveleta diaľnice D4 mierne nad terénom, maximálna výška násypu v tomto úseku dosahuje 6 m. Vedenie časti tohto úseku na násype je z dôvodu potreby odvodnenia diaľnice D4 a plynulého napojenia na už rozostavanú križovátku MÚK Záhorská Bystrica. V km 15,775 mostom prechádza diaľnica D4 nad preložkou poľnej cesty. Variant 7b končí v MÚK Záhorská Bystrica (D4 nad I/2) mostným objektom.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Ivanka – sever, km 0,000 diaľnice D4, navrhnutá ako štvorlístková križovatka diaľnice D1 (6 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách tzv. kolektormi) a diaľnice D4 (4 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách),
- MÚK Čierna voda, km 1,263 diaľnice D4, navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvoma okružnými križovatkami na ceste III/5021, ktoré sú ponechané na teréne a mostným objektom prepojené ponad diaľnicu D4 (v tuneli), okružné križovatky sú napojené na kolektory a tak spojené s diaľnicou D4,
- diaľničná MÚK Rača navrhnutá ako zložitá dvojúrovňová útvarová križovatka v km 4,142 diaľnice D4
- diaľničná MÚK Záhorská Bystrica, deltovitá križovatka umiestnená na miestnej vyvýšenine na ceste I/2 medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou v km 16 581 diaľnice D4

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu 7b je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 2 ks (dĺžka mostov - 108 m, 108 m)
- Mosty na D4 - 6 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 21 m, 21 m, 7 m, 10 m, 51 m)
- Mosty na kolektore - 2 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 23,5 m)
- Mosty na vetv. križ. - 1 ks (dĺžka mostu - 63 m)
- Mosty spolu : - 11 ks (celková dĺžka - 459,5 m)

Navrhované tunely:

Vo variante 7b je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 10 500 m a presypaný tunel Vajnory dĺžky 700 m. Ich podrobnejšia charakteristika je uvedená v ďalšom.

Kanalizácia diaľnice:

Variant 7b je rozdelený na 8 odkanalizovaných úsekov (mimo tunela), potrebných je 6 čerpacích staníc, recipientmi sú potok Strúha, Šúrsky kanál, Podhájsky a Mariánsky potok. Voda z jedného odkanalizovaného úseku bude po prečistení v ORL vsakovať do podlažia.

Kanalizačné úseky a ich zaústenie pre variant 7b je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Odkanalizovaný úsek (km)	Zaústenie (recipient)
0,000 – 0,600	do úseku diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
0,600 – 2,200 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
0,600 – 2,200 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
2,200 – 4,400	cez ORL a RN do Šúrskeho kanála
4,400 – 4,700	cez ORL vsakovanie do podlažia
15,200 – 15,600	cez ORL a RN do Podhájskeho potoka
15,600 – 16,500	cez ORL a RN do Mariánskeho potoka
16,500 – 16,770	do úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka cesty III/5021 (nad diaľnicu D4 v km 1,262) kategória C 7,5/50, dĺžka preložky 305 m, súčasťou úpravy sú aj dve malé okružné križovatky
- Obchádzka na ceste III/5021 (dočasná obchádzka v km 1,262), kategória C 7,5/50, dĺžka obchádzky bude 550 m
- Preložka poľnej cesty (pod diaľnicu D4 v km 3,765) kategória P6/40, dĺžka 680 m
- Úprava cesty II/502 v križovatke MÚK Rača, jedná sa o rozšírenie súčasnej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej cesty o pripájacie a odbočovacie pruhy križovatky. Dĺžka je 1 998 m
- Preložka poľnej cesty (v križovatke MÚK Rača), kategória P 6/40, dĺžka preložky sa odhaduje na 1 200 m
- Preložka poľnej cesty (v km 14,500 diaľnice D4 vpravo), kategória P 6/40, celková dĺžka 707 m
- Preložka poľnej cesty (nad západný portál tunela Karpaty v km 15,179 diaľnice D4), kategória P 6/40, dĺžka 270 m
- Preložka poľnej cesty (pod D4 v km 15,775), kategória P 6/40, celková dĺžka 270 m

- Vybudovanie komunikácie pre peších a cyklistov (km 16,559 diaľnice D4) v križovatke MÚK Záhorská Bystrica o šírke 5 m a dĺžky 253 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby D4 bude zabezpečený prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov (tunel „Karpaty“, mosty a križovatky). Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budúci dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

Pre prístup k východnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty dĺžky 1,2 km, ktorá bude napojená na existujúcu poľnú cestu vo vinohradoch, súbežnú s cestou II/502. Pre prístup k západnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty v km 14,500 D4 dĺžky 707 m a trasa diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výduchu.

Stavebné dvory v priestore MÚK Čierna voda, MÚK Rača a MÚK Záhorská Bystrica, takisto pri oboch portáloch tunela Karpaty.

Variant 7c - s nadúrovňovým vedením diaľnice okolo MČ Vajnory a podúrovňovým vedením diaľnice v úseku medzi Mariankou a MČ Záhorská Bystrica dĺžky 16,772

Variant 7c začína v km 0,575, kde sa stretávajú nivelety oboch variantov križovatky Ivanka sever v násype výšky cca 6 m. Trasa diaľnice pokračuje v násype na západ súbežne so Šúrsnym kanálom vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja zástavby mestskej časti Vajnory.

V km 1,263 je umiestnená MÚK Čierna voda, tu diaľnica D4 mimoúrovňovo križuje cestu III/5021 (D4 nad III/5021) mostným objektom a násypom, ktorého výška je 8 m.

Diaľnica pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom v znižujúcom sa násype ďalej k východným svahom Malých Karpát. V km 2,524 diaľnica mostným objektom prechádza cez Račiansky potok. V km 3,250 je diaľnica takmer na úrovni terénu, a prechádza do násypu, ktorého výška je pred MÚK Rača 8 m.

V úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor cez ktorý bude možné napojiť priľahlé územie západne od MČ Vajnory (areál CEPIT).

MÚK Rača je posunutá oproti variantom 2a, 2b viac na sever, pričom diaľnica D4 križuje železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina spolu s cestou II/502 (D4 nad železničnou traťou aj cestou II/502). Tvar MÚK Rača je pri variante 7c iný ako pri variante 7a a 7b aj pri zachovaní rovnakého smerového vedenia. Všetky križovatkové rampy sú umiestnené na západ od cesty II/502. Pri tomto riešení križovatky prechádza diaľnica D4 iba jedným mostom nad železničnou traťou a cestou II/502. Ešte pred križovatkou v km 3,765 prechádza diaľnica D4 mostom nad preložkou poľnej cesty.

Za križovatkou je diaľnica vedená v násype do výšky 9 m a postupne prechádza do zárezu až k východnému portálu tunela Karpaty v km 4,700, kde je hĺbka zárezu približne 15 m.

Celková dĺžka tunela je pri tomto variante (rovnaká s variantom 7b) 10 500 m. Západný portál je umiestnený za západným okrajom zastavaného územia obce Marianka v km 15,200 diaľnice D4. Tunel je vybavený jednou vetracou šachtou v km cca 10,050 diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej smerom na západ nespevnenou lesnou cestou cca 2 km až k samotnému výduchu.

Po vyústení z masívu Malých Karpát je diaľnica D4 vedená v hlbokom záreze (podúrovňové

vedenie), ktorý je riešený ako presypaný tunel, pričom je tak celý tunel Karpaty predĺžený o cca 600 m. Za tunelom pokračuje diaľnica D4 ďalej zárezom (podúrovňovo) približne do km 15,700. Až po MÚK Záhorská Bystrica je potom niveleta diaľnice D4 mierne nad terénom, maximálna výška násypu v tomto úseku dosahuje 6 m. Vedenie časti tohto úseku na násype je z dôvodu potreby odvodnenia diaľnice D4 a plynulého napojenia na už rozostavanú križovatku MÚK Záhorská Bystrica. V km 15,775 mostom prechádza diaľnica D4 nad preložkou poľnej cesty. Variant 7c končí v MÚK Záhorská Bystrica (D4 nad I/2) mostným objektom.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Ivanka – sever, km 0,000 diaľnice D4, navrhnutá ako štvorlístková križovatka diaľnice D1 (6 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách tzv. kolektormi) a diaľnice D4 (4 pruh so súbežnými komunikáciami po oboch stranách),
- MÚK Čierna voda, km 1,263 diaľnice D4, navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvoma okružnými križovatkami na ceste III/5021, ktoré sú ponechané spolu s cestou na teréne, okružné križovatky sú napojené na kolektory a tak spojené s diaľnicou D4,
- diaľničná MÚK Rača navrhnutá ako zložitá dvojúrovňová útvarová križovatka v km 4,142 diaľnice D4,
- diaľničná MÚK Záhorská Bystrica, deltovitá križovatka umiestnená na miestnej vyvýšenine na ceste I/2 medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou v km 16 581 diaľnice D4

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu 7c je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 2 ks (dĺžka mostov - 108 m, 76 m)
- Mosty na D4 - 8 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 10 m, 21 m, 21 m, 7 m, 115 m, 10 m, 51 m)
- Mosty na kolektore - 3 ks (dĺžka mostov - 23,5 m, 23,5 m, 115 m)
- Mosty na vetv. križ. - 4 ks (dĺžka mostu - 63 m, 70 m, 70 m, 70 m)
- Mosty spolu : - 17 ks (celková dĺžka - 777,5 m)

Navrhované tunely:

Vo variante 7c je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 10 500 m. Jeho podrobnejšia charakteristika je uvedená v ďalšom.

Kanalizácia diaľnice:

Variant 7c je rozdelený na 11 odkanalizovaných úsekov (mimo tunela), potrebných je pre tento variant 7 čerpacích staníc, recipientmi sú potok Strúha, Šúrskeho kanál, Račiansky potok, Podhájsky potok, Mariánsky potok. Voda z jedného odkanalizovaného úseku bude po prečistení v ORL vsakovať do podložia.

Kanalizačné úseky a ich zaústenie pre variant 7c je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Odkanalizovaný úsek (km)	Zaústenie (recipient)
0,000 – 0,500	do úseku diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
0,500 – 1,200 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
0,500 – 1,200 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
1,200 – 1,500 (vľavo)	cez ORL a RN do potoka Strúha
1,200 – 1,500 (vpravo)	cez ORL a RN do Šúrskeho kanála
1,500 – 2,500	cez ORL a RN do Račianskeho potoka
2,500 – 4,200	cez ORL a RN do Šúrskeho kanálu
4,200 – 4,700	cez ORL vsakovanie do podložia
15,200 – 15,600	cez ORL a RN do Podhájskeho potoka
15,600 – 16,500	cez ORL a RN do Mariánskeho potoka
16,500 – 16,770	do úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka poľnej cesty (pod diaľnicu D4 v km 3,765), kategória P 6/40, celková dĺžka preložky je približne 680 m

- Úprava cesty II/502 v križovatke MÚK Rača, jedná sa o rozšírenie súčasnej štvorpruhovej, smerovo rozdelenej cesty o pripájacie a odbočovacie pruhy križovatky. Dĺžka je 1 477 m
- Preložka poľnej cesty (v križovatke MÚK Rača), kategória P 6/40, dĺžka preložky sa odhaduje na 1 200 m
- Preložka poľnej cesty (v km 14,500 diaľnice D4 vpravo), kategória P 6/40, celková dĺžka 707 m
- Preložka poľnej cesty (nad západný portál tunela Karpaty v km 15,179 diaľnice D4), kategória P 6/40, dĺžka 270 m
- Preložka poľnej cesty (pod D4 v km 15,775), kategória P 6/40, celková dĺžka 270 m
- Vybudovanie komunikácie pre peších a cyklistov (km 16,559 diaľnice D4) v križovatke MÚK Záhorská Bystrica o šírke 5 m a dĺžky 253 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby D4 bude zabezpečený prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov (tunel „Karpaty“, mosty a križovatky). Ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budúci dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy D4 po plochách trvalého záberu stavby.

Pre prístup k východnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty dĺžky 1,2 km, ktorá bude napojená na existujúcu poľnú cestu vo vinohradoch, súbežnú s cestou II/502. Pre prístup k západnému portálu tunela „Karpaty“ bude slúžiť preložka poľnej cesty v km 14,500 D4 dĺžky 707 m a trasa diaľnice D4. Prístupová cesta k nadzemnej časti vetracej šachty tunela smeruje z mestskej časti Bratislava – Rača po lesnej ceste okolo Pieskového potoka pod vrch Biely kríž, ďalej Štefánikovou magistrálou juhozápadným smerom cca 2 km, odtiaľ smerom na západ nespevnenou lesnou cestou až k samotnému výdychu.

Stavebné dvory v priestore MÚK Čierna voda, MÚK Rača a MÚK Záhorská Bystrica, takisto pri oboch portáloch tunela Karpaty.

Tunel „Karpaty“ - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c

Je tvorený dvomi tunelovými rúrami, južnou a severnou, ktoré budú prevádzkované v základnom režime jednosmerne. Obe tunelové rúry sú rozdelené na úseky budované razením a hĺbené úseky budované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch, ktoré budú následne zasypané.

Dĺžky jednotlivých úsekov a celkové dĺžky tunelových rúr (v m) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Úsek tunela	Variant 2a	Variant 2b	Variant 7a	Varianty 7b a 7c
Hĺbený tunel pri západnom portáli	50	993	50	550
Razený tunel	7 992	8 042	9 850	9 900
Hĺbený tunel pri východnom portáli	20	20	50	50
CELKOM	8 062	9 055	9 950	10 500

Vzhľadom na celkovú dĺžku tunela 8 – 10,5 km (podľa variantov) je tunel podľa STN 73 7507 klasifikovaný ako dlhý (dĺžka > 3000 m), z čoho vyplývajú viaceré aspekty jeho technického riešenia.

Výškové vedenie oboch tunelových rúr tunela Karpaty je v prevažnej dĺžke trasy definované pozdĺžnym sklonom v hodnote 0,60 % v stúpaní smerom k západnému portálu. V blízkosti západného portálu je navrhnutý výškový lom a trasa klesá k portálu v sklone 3,0%. Výškový oblúk v pred západným portálom má polomer 20 000 m.

Technické riešenie tunelových objektov

Hĺbené tunely na východnom portáli

Hĺbené tunely budú budované v stavebnej jame, ktorá bude pažená striekaným betónom a svorníkmi. Konštrukcia hĺbených tunelových rúr bude železobetónová, navrhnutá s plášťovou hydroizoláciou. Po realizácii hĺbených tunelových rúr a čelného portálového múru bude priestor jamy zasypáný materiálom vytŕaženým z tunela do úrovne pôvodného terénu.

Hĺbené tunely na západnom portáli - varianty 2a, 7a

Hĺbené tunely v dĺžke 50 m budú budované v otvorenej stavebnej jame, ktorá bude pažená striekaným betónom a svorníkmi. Konštrukcia hĺbených tunelových rúr bude železobetónová, navrhnutá s plášťovou hydroizoláciou. Po realizácii hĺbených tunelových rúr a čelného portálového múru bude priestor jamy zasypáný materiálom vytŕaženým z tunela do úrovne pôvodného terénu.

Hĺbené tunely na západnom portáli - varianty 2b, 7b - predĺžené

Hĺbené tunely v dĺžke 550 m (700 m) budú budované v otvorenej stavebnej jame, ktorá bude pažená striekaným betónom a svorníkmi. Konštrukcia hĺbených tunelových rúr bude železobetónová, navrhnutá s plášťovou hydroizoláciou. Po realizácii hĺbených tunelových rúr bude priestor jamy zasypáný materiálom vytŕaženým z tunela do úrovne pôvodného terénu. Vzorový priečny rez hĺbeným tunelom je uvedený v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti.

Razený tunel „Karpaty“ - konštrukcia tunela a priečny profil

Priečny rez razených tunelov je kruhový, čo vychádza z navrhovanej technológie výstavby, razenia pomocou plnoprofilových raziacich strojov TBM. Vertikálna os vozovky je zhodná s osou tunelového profilu. Priečny rez je navrhnutý tak aby vyhovoval požiadavkám platných predpisov, najmä STN 73 7507. Výsledný projektovaný svetlý prierez konštrukcie razených tunelov je tvorený kružnicou s polomerom 5,35 m na líci ostenia. Pri predpokladanej skladbe ostenia to predstavuje priemer TBM 11,7 m. Vzorové priečne rezy tunela sú uvedené v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti.

Vetranie

Tunel bude odvetrávaný vzduchotechnikou s núteným vetraním (priečne vetranie). Výduchy budú umiestnené jednak na portáloch a jednak na vetracích šachtách. Vo variantoch 2a, 2b, 7a, 7b a 7c je uvažované s jednou vetracou šachtou.

Spôsob odvetrávania tunela v jednotlivých variantoch je nasledovný:

Variant 2a - úsek od začiatku tunela v km 6,213 po km 8,137 bude odvetrávaný portálovým výdychom, úsek medzi km 8,137 a 12,168 bude odvetraný stredovým výdychom umiestneným v km cca 10,060, úsek medzi km 12,168 a koncom tunela v km 14,275 bude odvetraný druhým portálovým výdychom.

Variant 2b - úsek od začiatku tunela v km 6,213 po km 8,137 bude odvetrávaný portálovým výdychom, úsek medzi km 8,137 a 12,675 bude odvetraný stredovým výdychom umiestneným v km cca 10,060, úsek medzi km 12,675 a koncom tunela v km 15,268 bude odvetraný druhým portálovým výdychom.

Variant 7a - úsek od začiatku tunela v km 4,700 po km 7,640 bude odvetrávaný portálovým výdychom, úsek medzi km 7,640 a 12,615 bude odvetraný stredovým výdychom umiestneným v km cca 10,580, úsek medzi km 12,615 a koncom tunela v km 14,650 bude odvetraný druhým portálovým výdychom.

Varianty 7b, 7c - úsek od začiatku tunela v km 4,700 po km 7,640 bude odvetrávaný portálovým výdychom, úsek medzi km 7,640 a 12,890 bude odvetraný stredovým výdychom umiestneným v km cca 10,580, úsek medzi km 12,890 a koncom tunela v km 15,200 bude odvetraný druhým portálovým výdychom. Tunel pri variante 7b a 7c je rovnaký, teda aj vetracie úseky.

Postup výstavby tunela

Pre začiatok razenia tunelových rúr sa predpokladá súčasná výstavba oboch portálových stavebných jám na západe aj východe s ich odkopom a statickým zaistením. Plochy pre

zariadenie staveniska pre výstavbu tunelových rúr budú zriadené pred hĺbenými úsekmi tunelov pri západnom i východnom portáli.

Tunelové rúry tunela Karpaty budú razené dvomi TBM zo strany jedného z portálov. Z druhého portálu bude razenie konvenčné (NRTM). Únikové cesty budú vyrazené po vybudovaní tunelových rúr. Šachty a vetracie prepojenia budú razené paralelne s výstavbou tunela.

Tunel „Vajnory“ - varianty 2b, 7b

Tunelové prekrytie dĺžky 700 m je tvorené dvomi čiastočne oddelenými tunelovými rúrami v úseku od km 0,900 – 1,600 D4, ktoré budú prevádzkované v základnom režime jednosmerne. Vzhľadom na celkovú dĺžku tunela 700 m je tunel podľa STN 73 7507 klasifikovaný ako stredný (dĺžka < 3000 m), z čoho budú vyplývať viaceré aspekty jeho technického riešenia.

Výškové vedenie tunelového prekrytia je definované pozdĺžnym sklonom v hodnote 0,91 % v klesaní od východného portálu a sklonom 1,29% v stúpaní smerom k západnému portálu. Výškový oblúk v strede tunela má polomer 20 000 m. Tunel je vedený v smerovom kruhovom oblúku s polomerom 1570 m a čiastočne v prechodnici.

Konštrukcia tunelového prekrytia je tvorená spodnou časťou, železobetónovou vaňou tvoriacou základovú konštrukciu a hornou časťou tvoriacou samotné prekrytie. Horná časť konštrukcie prekrytia je tvorená železobetónovými nosnými rebrami a stĺpmi stredného traktu. Výplň medzi rebrami je z transparentných materiálov umožňujúcich prirodzené osvetlenie. Nad stredným traktom sa nachádzajú otvory umožňujúce prirodzené vetranie dopravného priestoru prekrytia.

Technológia výstavby predpokladá pod ochranou pažiacich a tesniacich konštrukcií vybudovať spodnú konštrukciu – železobetónovú vaňu. Následne budú realizované vertikálne a horizontálne nosné konštrukcie prekrytia.

Technologické vybavenie tunela zabezpečuje jeho prevádzkové a bezpečnostné funkcie. Nakoľko nie je tunelové prekrytie tunelom podľa definície v STN 73 7507 a v TP04/2006 („nadložie“ nad tunelom je prerušované vetracími otvormi), je jeho vybavenie primerane modifikované oproti tunelu rovnakej dĺžkovej kategórie.

Stručný technický a technologický popis stavby - variant Senec - Pezinok - Lozorno (SPL)

Trasa diaľnice D4 v tomto variante začína v MÚK Chorvátsky Grob na D1 približne v strede medzi existujúcou MÚK Senec a plánovanou MÚK Triblavina. Pokračuje západným smerom na Pezinok v nízkom násype, ktorého výška neprekračuje 5 m, respektíve zárezom do hĺbky 2 m. V km 2,615 diaľnicu križuje most na preložke poľnej cesty. V km 5,450 diaľnica podchádza preložku cesty III/5023 mimoúrovňovo (most na preložke cesty).

Na úseku 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 dvakrát premošťuje Viničiansky potok a raz kanál Mahulianka.

V km 8,233 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 mostom 12 m nad úrovňou terénu.

Trasa diaľnice D4 rovnakým násypom pokračuje na západ, v km 10,321 mostom prekonáva železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina a súčasnú cestu II/502. Za mostom pokračuje trasa diaľnice v násype výšky do 6 m. Pred východným portálom tunela Karpaty v km 10,700 sa diaľnica dostáva do 9 m hlbokého zárezu.

Celková dĺžka tunela Karpaty pri tomto variante je 12,400 km. Tunel je vybavený dvoma vetracími šachtami. Šachta 1 je umiestnená v km 14,313. 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, prístup k jej výduchu je rovnako možný spevnenou lesnou cestou, ktorá spája obce Lozorno, Borinka a príľahlé 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.

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

Celková dĺžka tohto variantu je 28,065 km, šírkové usporiadanie diaľnice D4 je navrhnuté v kategórii D 26,5/120, v tuneloch Karpaty a Katušiná 2T 8,0/80.

Navrhované križovatky:

- diaľničná MÚK Chorvátsky Grob, križovatka trúbkovitého tvaru v km 0,000 diaľnice D4, súčasťou križovatky je aj úprava diaľnice D1,
- diaľničná MÚK Pezinok, trúbkovitá križovatka s privádzačom k preložke cesty II/502 v km 6,853 diaľnice D4,
- diaľničná MÚK Lozorno, štvorlístková križovatka v km 27,691 diaľnice D4, súčasťou stavby bude aj úprava existujúcej diaľnice D2 v mieste križovatkových vetiev

Navrhované mosty:

Prehľad mostov variantu SPL je nasledovný:

- Mosty nad D4 - 6 ks (dĺžka mostov - 59 m, 59 m, 95 m, 59 m, 310 m, 71 m)
- Mosty na D4 - 5 ks (dĺžka mostov - 71 m, 23 m, 92 m, 45 m, 71 m)
- Mosty na vetv. križ. - 1 ks (dĺžka mostu - 71 m)
- Mosty na ceste I/2 - 1 ks (dĺžka mostu - 71 m)
- Mosty na ŽSR - 1 ks (dĺžka mostu - 71 m)
- Mosty spolu : - 13 ks (celková dĺžka - 1 073 m)

Navrhované tunely:

Vo variante SPL je navrhovaný tunel Karpaty dĺžky 12,400 m a tunel Katušiná dĺžky 1 850 m. Ich podrobnejšia charakteristika je uvedená v ďalšom.

Kanalizácia diaľnice:

Pre tento variant nebolo v štúdií realizovateľnosti spracované riešenie kanalizácie, preto na základe dostupných podkladov a terénneho prieskumu sa ako recipient odporúčajú využiť pri križovatke Lozorno potok Rakytov a Matejkov kanál, prípadne časť kanalizácie zaústiť do kanalizácie diaľnice D2. V medziportálovom úseku ako recipient použiť bezmenný ľavostranný prítok Suchého potoka. Východný úsek je možné odkanalizovať do kanálov Šúr, Viničiansky, Stará Blatiná, Mlynský potok a bezmenného kanálu pri MÚK Chorvátsky Grob. Vzhľadom na kapacitné možnosti týchto tokov a charakter terénu je pravdepodobná aj potreba budovania retenčných nádrží.

Navrhované preložky a úpravy ciest:

- Preložka cesty III/5023 (nad diaľnicu D4 v km 5,450), kategórie C7,5/60, dĺžka preložky približne 737 m
- Preložka cesty III/5022 (nad diaľnicu D4 v km 8,513), kategórie C7,5/60, dĺžka preložky približne 425 m
- Preložka cesty II/501 (nad diaľnicu D4 v km 27,068), kategória C9,5/70, dĺžka preložky približne 993 m
- Preložka cesty I/2 (na ľavú stranu diaľnice D4 v km 27,700), ktorá sa v km 2,015 križuje s cestou III/0237 v okružnej križovatke, kategória C 9,5/70, dĺžka preložky je približne 2771 m
- Preložka cesty III/0237 (pokračovanie variantu D4 v km 28,065), šírkové usporiadanie sa mení z D 26,5 na C9,5/80 po okružnú križovatku s cestou I/2 a pokračuje v kategórii C 7,5/60, celková dĺžka preložky sa odhaduje na 1072 m

- Privádzač z preložky II/502 v križovatke MÚK Pezinok (napravo od diaľnice D4 v km 6,853), kategória C11,5/80, celková dĺžka privádzača je 1545 m
- Preložka poľnej cesty (nad diaľnicu D4 v km 2,615), kategória P 4/30, dĺžka približne 425 m

Prístupové cesty a stavebné dvory:

V rámci stavby diaľnice D4 bude potrebné zabezpečiť prístup stavebnej techniky na stavenisko, predovšetkým do miest výstavby veľkých objektov, ako sú napríklad mosty, križovatky a pod. V zásade predpokladáme, že ako hlavné prístupové trasy budú používané všetky verejné komunikácie, z ktorých bude priamy prístup na stavenisko, pričom ďalej sa budúci dodávatelia stavebných prác budú presúvať pozdĺž trasy, po plochách trvalého záberu stavby. V niektorých častiach bude stavenisko rozdelené, ťažko alebo nákladné prekonať prekážkami.

Ako prístupové trasy na stavenisko bude vhodné využívať niektoré účelové komunikácie, patriace rôznym subjektom. Stav týchto komunikácií si väčšinou vyžaduje ich úpravu (opravu krytu existujúcej vozovky, vybudovanie novej vozovky, rozšírenie komunikácie a pod.).

Orientačne sa uvažuje s realizáciou týchto dočasných účelových komunikácií stavby:

- prístupová komunikácia na stavenisko D4 - prístup z cesty III/5022 s pokračovaním poľnou cestou k diaľnici, dĺžka úpravy cca 530 m,
- prístupová komunikácia na stavenisko D4 - prístup z cesty III/5023 s pokračovaním poľnou cestou k diaľnici, dĺžka úpravy cca 2300 m,
- prístupová komunikácia na stavenisko D4 - prístup z cesty II/501 v intraviláne obce Lozorno s pokračovaním poľnou cestou, dĺžka úpravy cca 1200 m

Uvedené predpokladané úpravy prístupových komunikácií sú orientačné, v priebehu spracovania ďalšieho stupňa dokumentácie sa bude uvedená problematika podrobnejšie analyzovať a predovšetkým prerokovávať s príslušnými orgánmi a organizáciami.

Stavebné dvory sa predpokladá umiestniť pri portáloch tunelov a v priestore MÚK Chorvátsky Grob, MÚK Pezinok a MÚK Lozorno.

Tunel Karpaty a tunel Katusiná - variant SPL

Tunel „Karpaty“ pri variante SPL je tvorený dvomi tunelovými rúrami, južnou a severnou, ktoré budú prevádzkované v základnom režime jednosmerne. Obe tunelové rúry sú rozdelené na úseky budované razením a hĺbené úseky budované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch, ktoré budú následne zasypané.

Dĺžky jednotlivých úsekov a celkové dĺžky tunelových rúr (v m) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Úsek tunela	Severná tunelová rúra	Južná tunelová rúra
Hĺbený tunel pri západnom portáli	40	60
Razený tunel	12 300	12 300
Hĺbený tunel pri východnom portáli	60	40
CELKOM	12 400	12 400

Vzhľadom na celkovú dĺžku tunela 12 400 m je tunel podľa STN 73 7507 klasifikovaný ako dlhý (dĺžka > 3000 m), z čoho budú vyplývať viaceré aspekty jeho technického riešenia.

Tunel „Katusiná“ bude tvorený tiež dvomi tunelovými rúrami, južnou a severnou, ktoré budú prevádzkované v základnom režime jednosmerne. Obe tunelové rúry sú rozdelené na úseky budované razením a hĺbené úseky budované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch.

Dĺžky jednotlivých úsekov a celkové dĺžky tunelových rúr (v m) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Úsek tunela	Severná tunelová rúra	Južná tunelová rúra
Hĺbený tunel pri západnom portáli	50	50
Razený tunel	1 700	1 700
Hĺbený tunel pri východnom portáli	100	100
CELKOM	1 850	1 850

Vzhľadom na celkovú dĺžku tunela 1850 m je tunel podľa STN 73 7507 klasifikovaný ako stredný (dĺžka < 3000 m), z čoho budú vyplývať viaceré aspekty jeho technického riešenia.

Výškové vedenie oboch tunelových rúr tunela Karpaty je definované pozdĺžnym sklonom v hodnote 0,87 % v stúpaní smerom k západnému portálu. Výškový oblúk v pred západným portálom má polomer 100 000 m.

Výškové vedenie tunela Katušiná je prakticky celé vo výškovom oblúku. Klesanie tunela pri západnom portáli je v hodnote 3,15 %.

Priechodný prierez je podľa STN 73 7507 navrhnutý pre šírkovú kategóriu 2T8,0.

Technické riešenie tunelových objektov

Hĺbené tunely na západnom a východnom portáli - tunel Karpaty a tunel Katušiná

Hĺbené tunely budú budované v stavebnej jame, ktorá bude pažená striekaným betónom a svorníkmi. Konštrukcia hĺbených tunelových rúr bude železobetónová, navrhnutá s plášťovou hydroizoláciou. Po realizácii hĺbených tunelových rúr a čelného portálového múru bude priestor jamy zasypán materiálom vyťaženým z tunela do úrovne pôvodného terénu. Vzorový rez hĺbených tunelov je rovnaký ako pri variantoch 2 a 7.

Razený tunel „Karpaty“ - konštrukcia tunela a priečny profil

Priečny rez razených tunelov je kruhový, čo vychádza z navrhovanej technológie výstavby, razenia pomocou plnoprofilových raziacich strojov TBM. Vertikálna os vozovky je zhodná s osou tunelového profilu. Priečny rez je navrhnutý tak aby vyhovoval požiadavkám platných predpisov, najmä STN 73 7507. Výsledný projektovaný svetlý prierez konštrukcie razených tunelov je tvorený kružnicou s polomerom 5,35 m na líci ostenia. Pri predpokladanej skladbe ostenia to predstavuje priemer TBM 11,7 m.

Razený tunel „Katušiná“ - konštrukcia tunela a priečny profil

Vzhľadom na dĺžku tunela Katušiná sa uvažuje s konvenčným razením pomocou NRTM. Raziť sa bude od jedného z portálov. Priečny rez razených tunelov je nekruhový, čo vychádza z navrhovanej technológie výstavby. Vertikálna os vozovky je zhodná s osou tunelového profilu. Priečny rez je navrhnutý tak aby vyhovoval požiadavkám platných predpisov, najmä STN 73 7507.

Vzorové priečne rezy razených tunelov sú uvedené v Štúdiu realizovateľnosti a účelnosti.

Vetranie

Tunel Karpaty bude odvetrávaný vzduchotechnikou s núteným vetraním (priečne vetranie). Výduchy budú umiestnené jednak na portáloch a jednak na vetracích šachtách, pričom sa uvažuje s dvomi vetracími šachtami. V tuneli sú navrhnuté 2 portálové a 2 stredové výduchy. Úsek od začiatku tunela v km 10,700 po km 12,507 bude odvetrávaný portálovým výdychom, úsek medzi km 12,507 a 16,705 bude odvetraný stredovým výdychom umiestneným v km 14,313, úsek medzi km 16,705 a 21,099 bude odvetraný druhým stredovým výdychom umiestneným v km 19,094 a úsek medzi km 21,099 a koncom tunela v km 23,100 bude odvetraný druhým portálovým výdychom.

Pre tunel Katušiná je navrhnutý systém pozdĺžneho vetrania vzhľadom na dĺžku tunela menšiu ako 3000 m a jednosmernú premávku v oboch rúrach.

Postup výstavby tunela Karpaty

Pre začiatok razenia tunelových rúr sa predpokladá súčasná výstavba oboch portálových stavebných jám na západe aj východe s ich odkopom a statickým zaistením. Plochy pre zariadenie staveniska pre výstavbu tunelových rúr budú zriadené pred hĺbenými úsekmi tunelov pri západnom i východnom portáli.

Tunelové rúry tunela Karpaty budú razené dvomi TBM zo strany jedného z portálov. Z druhého portálu bude razenie konvenčné (NRTM). Únikové cesty budú vyrazené po vybudovaní tunelových rúr. Šachty a vetracie prepojenia budú razené paralelne s výstavbou tunela.

Postup výstavby tunela Katušiná

Pre začiatok razenia tunelových rúr sa predpokladá súčasná výstavba oboch portálových stavebných jám na západe aj východe s ich odkopom a statickým zaistením. Plochy pre zariadenie staveniska pre výstavbu tunelových rúr budú zriadené pred hĺbenými úsekmi tunelov

pri západnom i východnom portáli.

Tunelové rúry budú razené konvenčne (NRTM) z oboch portálov. Únikové cesty budú vyrazené po vybudovaní tunelových rúr.

Prehľad dĺžok tunelov vo všetkých navrhovaných variantoch 2a, 2b, 7a, 7b, 7c, SPL je nasledujúci:

Hlbený a razený úsek spolu	Variant 2a	Variant 2b	Variant 7a	Varianty 7b a 7c	Variant SPL tunely spolu
CELKOM (m)	8 062	9 055	9 950	10 500	14 250

7. Celkové náklady

Celkové orientačné náklady navrhovaných variantov podľa Štúdie realizovateľnosti (rok 2010) sú nasledovné:

Variant 2a	851 444 126 € (bez DPH)
Variant 2b	952 709 422 € (bez DPH)
Variant 7a	1 004 361 894 € (bez DPH)
Variant 7b	1 076 909 590 € (bez DPH)
Variant 7c	1 000 498 635 € (bez DPH)
Variant SPL (Senec – Pezinok – Lozorno)	1 248 576 345 € (bez DPH)

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správa o hodnotení vplyvov „Diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica“ (ďalej len správa o hodnotení) bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia a prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon). Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť HBH projekt, spol. s r.o., december 2010, vedúcim riešiteľského tímu bol Mgr. Tomáš Šikula.

Vypracovaniu správy o hodnotení predchádzalo hodnotenie Zámeru „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“ a vydanie rozsahu hodnotenia. Rozsah hodnotenia k predmetnej činnosti vydalo Ministerstvo životného prostredia SR podľa § 30 zákona zo dňa 18.7.2008 pod j. č. 7155/08-3.4/ml.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ predložil správu o hodnotení podľa § 31 ods. 4 zákona ministerstvu dňa xxxxx. Ministerstvo po skontrolovaní náležitostí podľa § 33 ods.1 zákona správu o hodnotení rozoslalo

- všetkým zainteresovaným subjektom
- a zainteresovanej verejnosti

Správa o hodnotení bola zverejnená podľa § 34 zákona obvyklým spôsobom na príslušných obecnych a mestských úradoch, na magistráte mesta Bratislavy a na internetovej stránke mesta Bratislavy a ministerstva (www.enviroportal.sk).

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Navrhovateľ podľa § 34, ods. 2 a 3 zákona v spolupráci s mestom Bratislava zabezpečil prerokovanie správy o hodnotení pre verejnosť mesta Bratislavy, v spolupráci s mestom Svätý Jur spoločné prerokovanie správy o hodnotení pre verejnosť obcí Bernolákovo, Chorvátsky Grob, Slovenský Grob, Viničné a mesta Pezinok a Svätý Jur a v spolupráci s obcou Lozorno spoločné prerokovanie správy o hodnotení pre verejnosť obcí Marianka, Lozorno a mesta Stupava. Obec Marianka, vzhľadom na záujem jej obyvateľov, požiadala listom z 10.5.2011 o samostatné prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou priamo v obci Marianka.

Záznamy z verejných prerokovaní správy o hodnotení

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 10.5.2011 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca HMB

Program verejného prerokovania

1. Úvod + privítanie účastníkov verejného prerokovania v mene HMB i v mene navrhovateľa - NDS, a.s. Bratislava – Ing. Stanislav Tokoš
2. Rekapitulácia doterajších krokov v procese hodnotenia vplyvov na životné prostredie z polohy dotknutej obce a navrhovateľa – Ing. S.Tokoš
3. Prezentácia správy o hodnotení jej navrhovateľom – NDS, a.s. – Ing. Daniela Okuliarová
4. Prezentácia správy jej spracovateľom – HBH Projekt spol. s r.o. – Mgr. Tomáš Šikula
5. Diskusia
6. Záver

Úvod: Ing. Stanislav Tokoš (z RE OÚP magistrátu) vz. dotknutej obce, privítal účastníkov verejného prerokovania a predstavil kol. Mgr. Blaženu Kožárovú, Ing. Vladimíra Mikuša – ved. ODP, Ing. Michala Halomiho z magistrátu, a zástupcov:

- vz. navrhovateľa: Ing. Danielu Okuliarovú a Ing. Alenu Kušnierovú, ďalej Ing. Mikuláša Jurkoviča (Dopravoprojekt Bratislava – spracovateľ Štúdie realizovateľnosti diaľnice D4, 2009)
- vz. spracovateľa správy – Mgr. Tomáša Šikulu a jeho kolegov
- a vz. MČ Vajnory – starostu Ing. Jána Mrvu

► Uviedol, že verejné prerokovanie je súčasťou procesu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Z rokovania bude vyhotovený písomný záznam a bude priložená aj nahrávka na CD-nosiči z priebehu celého verejného prerokovania správy o hodnotení. Občania majú ešte možnosť pripomienkovania tejto správy do 20. mája 2011 a svoje pripomienky môžu posilať na adresu ministerstva.

► Uviedol, že účelom správy o hodnotení je posúdenie výstavby diaľnice D4 okolo hlavného mesta a opísal posudzované varianty a dotknuté obce.

► Ako zástupca mesta uviedol, že stanovisko hl. mesta k tejto správy o hodnotení ešte nie je skoncipované, nakoľko do termínu podania stanovísk zostáva ešte týždeň. Zároveň konštatoval, že oddelenia dopravného plánovania a referátu GTI (generelu technickej infraštruktúry) už stanoviská poskytnú, na ich základe urbanisti a referát Enviro k správy o hodnotení zaujmú stanovisko v najbližšom čase.

► Upozornil na možnosť dodatočného vyjadrenia sa k materiálu, ktorý je umiestnený v Novej Radnici v Infocentre magistrátu/Front office. Na vedomie rezortu bola podaná informácia o zasielaní vyjadrení do 20 mája 2011.

Zrekapituloval doterajšie kroky z polohy Magistrátu hl.m. SR Bratislavy a navrhovateľa - Ing. Tokoš (s dovoľením účastníkov verejného prerokovania je uvedený podrobný prehľad jednotlivých krokov z procesu posudzovania):

a/ Zámer (č.33-08) – obdržaný 22.5.2008 s termínom zaujatia stanoviska do 12.6.2008; stanovisko mesta bolo vypracované 1.7.2008 a podpísané primátorom dňa 11.8.2008.

b/ Oznam – verejnosť informovaná o zámere 3.6.2008 – s možnosťou nahliadnutia doň v termíne 3.6.2008 – 24.6.2008 (možnosť robiť výpisy, kópie ap.) v Infocentre magistrátu/Front OFFICE a s možnosťou zaslať svoje stanovisko na MŽP SR do 24.6.2008.

c/ Rokovanie k rozsahu (bolo 15.7.2008, za HMB sa nezúčastnil nikto). Následne sa konalo rokovanie 18.6.2008 na ministerstve (bez účasti zástupcu HMB).

e/ Rozsah hodnotenia 20.8.2008.

Z ďalšieho posudzovania sa vylučuje variant vedený cez Borinku.

Bolo konštatované, že v RH je definovaných celkom 41 špecifických požiadaviek, ktoré však nebudú čítané, a v rámci komentára Mgr. Šikulu budú komentované (tzn. akým spôsobom boli

premietnuté do správy o hodnotení).

f/ Informovanie verejnosti o rozsahu hodnotenia – dňa 21.8.2008 s možnosťou prístupu k nemu na magistráte v Infocentre/Front Office v T: od 21.8.– do 2.9. 2008.

g/ HBH Projekt spol s r.o., zvolala dňa 11. marca 2010 o 10:00 hodine v zasadačke COOP Jednota Slovensko, SD (Bajkalská 25, Bratislava) rokovanie k správe o hodnotení s programom (zúč. sa Tokoš , Kožárová):

- predstavenie spracovateľského kolektívu (HBH Projekt spol. s r.o.)
- stručné predstavenie posudzovaného zámeru
- obsah a rozsah posudzovania
- harmonogram prác

h/ HBH Projekt spol s r.o., zvolala dňa 30. novembra 2010 o 13:00 hodine v zasadačke COOP Jednota Slovensko, SD (Bajkalská 25, Bratislava) rokovanie k správe o hodnotení s programom:

- prezentácia výsledkov
- harmonogram ďalších krokov
- diskusia

i/ Správa o hodnotení č. 12-11 (obdržaná s listom MŽP SR zo dňa 11.4.2011 (prišlo 13.4.2011 – prevzali sme 18.4.2011). Termín na zaujatie stanoviska je do 12.5.2011.

h/ Oznam pre verejnosť zo dňa 20.4.2011 – o obdržanej správe o hodnotení, o verejnom prerokovaní dňa 10.5.2011 o 16:30 hod. v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca a o možnosti pripomienkovania správy do 20.5.2011 (termín a miesto verejného prerokovania operatívne riešil Ing. Tokoš s Ing.D.Okuliarovou).

j/ Pozvánky na verejné prerokovanie (zo dňa 20.4.) – boli expedované sekretariátom OÚP magistrátu dňa 21.4.2011

Po odprezentovaní správy o hodnotení bola otvorená diskusia.

Diskusia: – Ing.Tokoš – otvoril diskusiu a poprosil diskutujúcich, aby sa pri každom vstupe do diskusie znova predstavili, nakoľko sa robí zvuková nahrávka a bude sa robiť aj písomný záznam.

1. otázka – Ing. Ján Mrva (starosta MČ Vajnory) – uviedol, že mestská časť Vajnory (ďalej len MČ Vajnory) si pre vydanie stanoviska zobral čas a stanovisko vydá až po tomto verejnom rokovaní.

Prvá otázka bola zameraná na pozdĺžne profily, profil križovatky Ivanka sever - D1 a D4 a profil navrhovaného tunela vedeného vedľa Vajnor, ktorý má plniť funkciu protihlukovej bariéry. Zároveň upozornil na to, že v už vydaných stanoviskách MČ Vajnory k zámeru, k štúdiu realizovateľnosti a aj čiastkovej správe o hodnotení, uviedli, skutočnosť ustúpenia od zapusteného variantu D4, ktorý by ovplyvnil podzemné vody a navrhujú **riešenie mierne zapustené, resp. položené na teréne s prekrytým tunelom**. Položená otázka smerovala k technickému ujasneniu si riešenia, aby sa za MČ Vajnory vedeli vyjadriť, ktorý variant je pre nich vyhovujúci.

Reakcia – Mgr. Šikula – pozdĺžny profil kríženia diaľnic D1 a D4 je súčasťou správy o hodnotení pre prvý úsek D4, ktorú spracovala firma Geoconsult, spol. s r.o. (ďalej len Geoconsult, vz. RNDr. Ivanom Jakubisom), nakoľko úsek križovatky a jej riešenie, či pôjde diaľnica D4 nad alebo pod diaľnicou D1, bol predmetom posúdenia v rámci správy o hodnotení „Jarovce - Ivanka sever“. Pre spresnenie uviedol, že na stretnutí je prítomný aj RNDr. Jakubis, ktorý odsúhlasí informáciu umiestnenia pozdĺžnych rezov predmetnej križovatky v ním spracovávanej správe o hodnotení. Z tohto dôvodu sa pozdĺžne rezy nenachádzajú v predmetnej správe o hodnotení prejednávaného úseku. Následne poprosil Ing. Jurkoviča (Dopravoprojekt), o podanie informácie k druhej časti otázky (pozdĺžnemu profilu tunela okolo Vajnor). Zároveň upozornil, že pozdĺžny profil zapusteného úseku v okolí Vajnor bol uvedený na CD nosiči, priloženom k správe o hodnotení, v časti grafické prílohy.

Reakcia – Ing. Jurkovič – v krátkosti popísal vedenie úseku diaľnice D4 v okolí Vajnor

a uviedol, že u var. 7b je vysoko hladina podzemnej vody, tzn. že zapustenie je menšie a väčšia časť profilu je nad terénom s presypaním a bude potrebné vybudovať tesniace vane. Z hľadiska hluku var. 7c, ktorý je vedený na úrovni terénu, v mieste budúcej križovatky Čierna Voda, je zachytená doprava od Čiernej Vody, ktorá by následne neprechádzala cez MČ Vajnory. Križovatka je riešená tak, že úrovňové križovania sú na úrovni terénu (okružné križovatky) a diaľnica D4 je v tomto úseku zdvihnutá cca 8m nad terén. Križovatka bude doplnená protihlukovými stenami (ďalej len PHS), no zároveň podotkol, že celý priechod diaľnice D4 je vedený cez KÚ Sv. Jur a len bodovo vo východnej časti zástavby Vajnory je diaľnica vzdialená od rodinnej zástavby 293m a v kombinácii s PHS sú splnené všetky kritériá podľa právnych predpisov. Pri krížení diaľnice, si dovoľil tvrdiť, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie nebude PHS potrebná a to z dôvodu výškového vedenia (nivelety) diaľnice vo výške 8m a nízkej rodinnej zástavbe a následného umiestnenia betónových zvodidiel, tým pádom parametrovo k hlukovým pomeroch nebudú potrebné PHS. Tunnel bol navrhnutý vo variantoch asi na 700m (do diskusie vstúpil Ing. Mrva s otázkou spresnenia si premietaného variantu s presypaným tunelom a cesty z Čiernej vody - je umiestnená nad diaľnicou D4). Tunnel nie je možné predĺžiť, nakoľko pozdĺžny profil má určité parametre a v území sú výškové obmedzenia (kríženie Račianskeho potoka, nadväznosť na ďalšie križovatky a pod.) kedy musí byť niveleta diaľnice umiestnená hore a nie dole. Technicky by bolo zapustenie možné no s istými obmedzeniami a negatívami (vysoká hladina podzemnej vody).

Protireakcia - Ing. Mrva v nadväznosti na Ing. Jurkoviča - Ním odporúčaný variant vedenia diaľnice pri Vajnoroch je na násype, D4 nad komunikáciou z Čiernej Vody (variant 7c). Ďalej uviedol že v území je slabá protihluková bariéra a uviedol **požiadavku, aby od križovatky D1/D4 až po km 2,250 km bola PHS** s ohľadom na skutočnosť, že sa predpokladá rozvoj MČ, ktorý je už aj v ÚPD a predpokladaných zámeroch, pozdĺž diaľnice až po CEPIT. Ďalej predostrel otázku ako hlboko je položené polozapustenie a či technicky nie je možné realizovať zapustenie na teréne a na teréne je umiestnený tunnel. Nakoľko v okolí MČ Vajnory to neplní len funkciu protihlukovú, ale aj vizuálnu, aby obyvatelia mali možnosť dostať sa za diaľnicu do prírody k Šúrskemu kanálu a do Šúrskeho lesa.

Reakcia – Ing. Jurkovič – konštatoval, že tento argument bol taktiež uvedený v predchádzajúcom stanovisku, uviedol, že variant 7c plne zabezpečuje prístup a rešpektuje aj dnešné miesta nástupu do NPR Šúr.

Podotázka - Ing. Mrvu - ako sa dostanú obyvatelia do NPR ŠÚR?

Reakcia - Ing. Jurkovič – jednak cez dnešnú cestu na Čiernu Vodu (ktorá bude plne zachovaná) podjazdom a samozrejme aj v ďalších miestach v priestore CEPITU, v podstate v miestach kde sú tunely a most cez Šúrskeho kanál (tzv. Jurská cesta).

Reakcia - Ing. Mrvu - Uviedol, že ako MČ budú preferovať polozapustený variant 7b s presypaným tunelom.

Reakcia - Ing. Jurkovič – Skonštatoval, že variant môžu požadovať, no s uvedením adekvátnych dôvodov a opodstatnení.

2. otázka – Ing. Ján Mrva – Otázka na vizualizáciu v križovatke Ivanka sever a ujasnenie si úrovňového riešenia diaľnic D1/D4? Zároveň skonštatoval, že nimi preferované riešenie je variantu D4 pod D1. Uviedol že je technicky realizovateľný aj nimi preferovaný variant. Zároveň poprosil o vyjadrenie sa k tomuto konštatovaniu.

Reakcia – Mgr. Šikula – Technicky realizovateľné sú obe riešenia, to sme nevylúčili. Dopady tohto riešenia vyvolávajú potrebu jednak realizácie tesniacich vaní, nakoľko diaľnica D4 musí byť umiestnená výrazne nižšie kvôli podjazdným výškam a v hlbokých zárezoch a dopady na geológiu, hydrogeológiu (HG) a okolité ekosystémy, hlavne jazera na Lysom budú významné. Druhou vecou je kontext na okolité stavby, ktorý treba rešpektovať. Pripravuje sa kríženie cesty na Senec vrchom (tzn. D4 ponad Cestu na Senec c. I/61). Z hľadiska vplyvov na ŽP to má popísané v dokumentácii Geoconsult a vychádza lepšie variant, keď D4 pôjde nad diaľnicou D1.

Reakcia a doplnenie na odpoveď Mgr. Šikulu – Ing. Okuliarová – Po rokovaníach s MDVaRR SR a SSC, ktorá zabezpečuje skapacitnenie cesty I/61 v súvislosti s križovatkou Ivanka sever, bola poloha vedenia diaľnice vymenená. Prvá technická štúdia (TŠ) počítala s riešením vedenia diaľnice D4 po teréne a cesta č. I/61 (Senecká) išla ponad D4. Následnými nadväznosťami a ostatnými výškovými parametrami (železnica a pod.) bolo rozhodnuté, že cesta I/61 zostane na teréne a D4 pôjde ponad ňu. Čím sa vytvorila iná situácia pre riešenie D1/D4. Vzhľadom k týmto nadväznostiam sa križovatka Ivanka sever preriešila a D4 pôjde nad D1. Týmto riešením nebude pri realizácii obmedzená a vylúčená doprava na diaľnici D1. Najnovšie vedenie – D4 ponad Seneckú (c. I/61) aj ponad železnicu smerom na Nové Zámky (Komárno), tiež aj ponad D1.

Protireakcia Ing. Mrva – Otázka na vizualizáciu a názorné vysvetlenie - kde je potrebné realizovať tesniacu vaňu? Konštatoval zároveň, že diaľnica D4 prekoná Seneckú cestu, železnicu a pomaly klesá a ide na úroveň terénu.

Reakcia – Ing. Jurkovič – Presne tam, kde ste ukazovali, tam vychádza tesniaca vaňa, toto územie už NDS a.s. dala podrobne zamerať a je potrebné sa trochu zakopať. Vo Vajnoroch je hladina podzemnej vody vysoko, a preto je potrebné ich vybudovanie aj mierne pod úrovňou terénu.

Protireakcia Ing. Mrva – Otázka, či existuje vizualizácia, kedy je D4 nad D1, tá ktorá sa preferuje?

Reakcia – Mgr. Šikula - Tento variant sme nedokladali, nevizualizovali do našej dokumentácie. Vizualizovaný variant je východzie riešenie a naň sme aj nadväzovali, keď sme dostali zadanie. Medzi tým sa preveroval aj variant nad, tú zahrnul do svojej EIA dokumentácii Geoconsult a má to dokladované. Preto sme nedávali vizualizovať aj to druhé riešenie, ktoré sme my v našej dokumentácii neposudzovali, je to predmetom predchádzajúceho úseku.

Protireakcia Ing. Mrva – Vysvetľuje obavu, že v prípade, že nepôjde D1 nad a nepresadili by sme svoje požiadavky, je tu napísané, že by boli 15 m piliere a my máme obavu, že by sa šíril hluk ako do Ivanky, tak aj do Vajnor. Vy navrhujete až od Jazera nad Lysom urobiť protihlukovú bariéru po km neviem aký, ale my navrhujeme protihlukovú bariéru už od tadeto (ukážka na mape). Nakoľko v prípade rozšírenia D1 na 6pruh navrhujeme od tadeto až po Vajnorské jazera, to je náš návrh k tomu, ako je to presadzované.

Reakcia – Mgr. Šikula – prosí o komentár Mgr. Huja (Enviconsult Žilina – spracovateľ hlukovej štúdie) zároveň však spresňuje, že v hlukovej štúdii bol modelovaný aj vplyv diaľnice D1; v štúdii bolo riešené šírenie sa hluku, z ktorého má obavy Ing. Mrva.

Komentár – Mgr. Hujo – Pri hlukovej štúdii sme brali do úvahy aj diaľnicu D1. Je potrebné si uvedomiť, že pri modelových výpočtoch sa vychádza z intenzity dopravy v určitom časovom horizonte. Zaoberali sa variantmi vedenia pod aj nad diaľnicou D1. V tomto prípade sa jedná veľmi zložitú územie v okolí Vajnor. Vajnory sa dostávajú medzi 3 kľúčové koridory (diaľnica D1, železničná trať a pripravovaná diaľnica D4). Z hľadiska dopravnej intenzity je jednoznačne dominantná diaľnica D1 – z hľadiska dopravnej intenzity, doprava ja 3,5 krát vyššia ako na pripravovanej D4-ke. Argument spomínal z dôvodu toho, že PHS navrhovali od miesta, kde je preukázateľný jednoznačný vplyv diaľnice D4. Je to zhruba od km 0,600. Z tohto hľadiska je potrebné vyriešiť celý priestor. Keby sa PHS pretiahla až po križovatku s diaľnicou D1, môže dôjsť k odrazu hluku z D1. Toto je riešiteľné vysoko pohltivými clonami. No ďalším problémom je samotná železnica. S tohto hľadiska nám momentálne vychádza že PHS z diaľnice D4 je účinná od km 2,600. Sme však v etape EIA, v ďalšom projektovom stupni sa bude aktualizovať a spresňovať nielen vybrané technické riešenie, ale aj hluková štúdia.

Protireakcia Ing. Mrva – pýta sa, či sa to nedá riešiť na celom úseku nakoľko je diaľnica komplex?

Reakcia Ing. Mrva – žiada riešiť hlukovú štúdiu spolu pre D1 a D4. Pýtal sa ešte, či tie skôr uvádzané profily by nemohol dostať na CD-čku?

3. otázka – Ing. Peter Pokrivčák (obyvateľ Vajnor) – konštatuje, že je škoda, že sa diaľnica D4

rozdelila na viacero úsekov. Dva úseky sa momentálne prekrývajú (v križovatkách). Žiada si pozdĺžny rez od križovatky Ivanka sever až po tunel Karpaty.

Reakcia – Mgr. Šikula – Pripomenul informáciu, ktorá bola prezentovaná už na začiatku prezentácie a to, že predmetný posudzovaný úsek variantov začína v km 0,575, to znamená v bode za križovatkou Ivanka sever, tzn. v bode, z ktorého sa môže pokračovať diaľnicou D4 aj pod aj nad diaľnicou D1 a následne akýmkoľvek variantom 2, alebo 7 smerom na západ. Spresnil, že v situácii je riešenie, kedy ide diaľnica D4 pod diaľnicou D1.

Reakcia – Ing. Pokrivčák – Umiestenie križovatky má dopad aj na jedno, aj na druhé územie. Otázku smeruje k spresneniu si variant a pozdĺžnych rezov, ktorý je 7b a 7c.

Reakcia – Mgr. Šikula - Prezentuje pozdĺžny rez v žiadanom úseku (var. 7b) a uvádza, že kolega zobrazí aj pozdĺžny rez za var. 7c.

Reakcia – Ing. Pokrivčák – Konštatuje, že prakticky ak bude vedená ponad diaľnicu D1, tak príde vedenie trasy až do úseku, v ktorom je zlom. Zároveň sa informuje ohľadne vedenia diaľnice na estakáde po križovatkú Čierna Voda. Zároveň sa pýta, či diaľnica pôjde nad terénom ponad cestu na Čiernu Vodu

Reakcia – Ing. Jurkovič – Dovysvetlil, že zlom je zhruba na úrovni križovatky Čierna Voda. Diaľnica D4 bude od kríženia s diaľnicou D1 vedená na moste, od tohto miesta bude mierne klesať až do polohy (ukazuje na mape). Spresnil, že to nebude až po križovatkú Čierna Voda, nakoľko diaľnica D1 je vedená pod križovatkou v záreze. Cesta na Čiernu vodu bude pod diaľnicou D4.

Protireakcia Ing. Pokrivčák – Konštatuje, že v prípade, ak pôjde diaľnica stále ponad terén skoro po estakáde a v prípade, ak sa dobre realizujú protihlukové opatrenia, je to najlepší variant pre všetky zložky životného prostredia. Zároveň sa informuje o kolektoroch a cestách, ktoré je potrebné na diaľnicu napojiť a miestach, v ktorých budú napojené. Zároveň sám odporúča a podporuje variant riešenia zalomenia tunela v masíve M. Karpát tak, aby na obe strany boli odvádzané vody z tunela (tzn. zlom niekde v úrovni hrebeňa M. Karpát).

Reakcia – Ing. Jurkovič – ku kolektorom – riešili sme dopravný problém Vajnora a navrhli sme križovatkú Čierna Voda a keďže neďaleko je križovatka Ivanka sever, riešili sme to prostredníctvom kolektorov (súbežné komunikácie s telesom diaľnice v urč. vzdialenosti ÷ 10m, v každom smere dvojpruhová). Kolektory, ako riešenie, sú navrhnuté od križovatky Čierna Voda až po križovatkú Ivanka Západ (križovatka s cestou I/61). V tomto úseku sú 3 križovatky v tesnej blízkosti (s diaľnicou D1, Čierna Voda a s cestou I/61), z tohto dôvodu sme navrhli riešenie formou kolektorov. Autá, ktoré sa chcú napojiť na diaľnicu, sa napoja najskôr na kolektor a následne bezpečne na diaľnicu D4. V úseku od križovatky Rača po križovatkú Čierna Voda sme zo západnej strany (od Vajnora) navrhli v celej dĺžke kolektorový pás (pre napojenie CEPITU) V prípade požiadavky a dodržaní niektorých zásad je možné na kolektory na strane CEPITU napojiť aj ďalšie rozvojové územie. Kolektor = 9,5 m (dvojpruh s rýchlosťou 80 km/hod.).

4. otázka – Ing. Mrva – pýta sa, či to bude tak, že od križovatky Ivanka sever po Čiernu Vodu budú obojstranné kolektory a v časti od križovatky Čierna Voda pod MÚK Rača bude kolektor len jednostranný a jednosmerný a ktorým smerom?

Odpoveď Ing. Jurkovič – áno, od Čiernej vody sa napoja na diaľnicu a dostanú sa do všetkých smerov.

Dodatočná otázka Ing. Mrva – V MČ pripravujeme zástavbu územia v rodinných domoch, na ktorú je už pripravený územný plán zóny. Informuje sa, akým spôsobom by sa mohli dostať na diaľnicu D4 a na kolektory. Konštatuje, že sa nevedia napojiť v smere na západ, nakoľko je to len jednostranný kolektor.

Reakcia – Ing. Jurkovič – Čo spomenul Ing. Mrva je východný obchvat Vajnora a tvrdí, že pokiaľ by sa takto vybuďovala diaľnica s kolektormi, je potom obchvat zbytočný, nakoľko sa všetka doprava zachytí na diaľnici.

Reakcia - Ing. Mrva - za MČ Vajnory dajú pripomienku, **aby kolektory boli riešené obojsmerne, čím by sa napojilo celé územie.**

5. otázka – p. Andrej Kovárik (BROZ) – Položil otázku ohľadne územia v okolí ŠÚRu, s odvolaním sa na platný regionálny územný systém ekologickej stability (ďalej len RÚSES) a to, ako je riešené napojenie Regionálneho biokoridoru (ďalej len RBK) Šúr a jeho prepojenie na Malé Karpaty – vo vzťahu k migrácii zveri? Ďalej kladie otázku, ako je riešená migrácia zveri a to aj v prípade vedenia varianty na násype? Otázka k vybudovaniu ekoduktov – upozorňuje, že v situácii nie je navrhnutý žiaden. Upozorňuje, že na druhej strane Malých Karpát dokumentácia nerieši areál Vrchná hora (v lokalite nad Mariankou) – chatová osada – územie je naplánované na vyhlásenie za CHA (chránený areál). Upozornil, že pri prezentácii variantu SPL sa hovorilo o narušení ekotónových spoločenstiev na hranici Malých Karpát, no nehovorilo sa o tomto narušení aj u portálov pri iných variantoch!

Reakcia – Mgr. Šikula – Budem odpovedať postupne, najprv odpoviem k ÚSES a potom v nadväznosti na otázku migrácie. Skôr, ako konkrétne odpovedal, zhrnul k otázke vnímania ÚSES skúsenosti z ČR v tom smere, že tam, kde je vymedzený ÚSES, resp. RÚSES, nemusí byť reálne migračný koridor živočíchov. Upozornil, že migračné koridory a segmenty ÚSES nemusia byť totožné. Špeciálne v tomto území, kde sa pohybujeme v prechodnej zóne silne urbanizovanej krajiny hlavného mesta s prechodom do voľnej krajiny, sme hodnotili celé územie z hľadiska migrácie a potvrdilo sa, že dôležité migračné koridory fungujú v rámci Malých Karpát, ale aj v rámci nich sa rada veľkých šeliem (medveď a vlk) nepribližuje k obvodu samotnej aglomerácie Bratislavy. Zázemie Malých Karpát je značne využívané k rekreácii a zaznamenané veľké šelmy sa tu vyskytli už dávno, čo potvrdili pracovníci CHKO. Migrácia je sústredená do masívu Malých Karpát a potom je to migrácia hlavne „spárkatej“ zveri (vysoká zver – jeleň, muflon) a nepôvodných druhov, ako sú danieli do okolitej krajiny, resp. skôr po obvode silne urbanizovaného prostredia, než že by migrácia radiálne smerovala do mesta Bratislava. V nadväznosti na tieto skutočnosti, systém lokálnych ÚSES, vymedzených na Račianskom a lokálnych potokoch následne pokračuje a nadväzuje na regionálny biokoridor pozdĺž ŠÚRskeho kanálu a ďalej po obvode Malých Karpát je vymedzený do priestoru smerom k Malému Dunaju a ďalej. Tieto biokoridory v mapových podkladoch nemajú nadväznosti smerom do mesta do urbanizovaného priestoru a vytrácajú sa na prstenci ... Diaľnica D4 kopíruje prstenec a aj napriek tomu v prípadoch, kedy križuje lokálne biokoridory, sú navrhnuté na diaľnici mostné objekty, ktoré vyhovujú, aj keď na hranici funkčných parametrov lokálnych biokoridorov. Pre ďalší stupeň sa počíta, že tieto mostné objekty budú upravené tak, aby bola pod nimi suchá časť pre migráciu drobných stavovcov, obojživelníkov a iných skupín. Čo sa týka migrácie jeleňov, danielov je v skutočnosti preukázaná len v oblasti prírodnej rezervácie Šúr. Pokiaľ boli v územných plánoch mesta nájdené lokálne a regionálne biokoridory, zaoberali sme sa nimi. Pokiaľ už pri návrhu riešenia diaľnica D4 prichádzala do stretu s lokálnymi biokoridormi, bola snaha to vyriešiť už v tomto stupni. Diaľnica D4 nekríži regionálny biokoridor. Pokiaľ sme pri spracovaní správy v záväzných a platných dokumentoch narazili na ÚSES, boli prenesené do grafických príloh a zaoberali sme sa nimi. Uviedol, že v minulom roku monitorovali biotu od februára až do novembra, takže sú záznamy aj zo zimného obdobia a podrobné znalosti o migrácii v území. Nepotvrdilo sa na základe vyhodnotenia migrácie v území, že je potrebné budovať ekodukty!

K otázke CHA Vrchná hora v k.ú. Marianka – v chatovej oblasti - vieme o tom, že sa v území pripravuje vyhlásenie CHA, no diaľnica D4 sa neprejaví priamym dopadom, pôjde hlavne o nepriame vplyvy, ktoré sú však ošetriteľné a v správe sú navrhnuté prvotné kroky pre ich elimináciu. K otázke ekotónov uviedol, že portály sú umiestnené v ekotónových spoločenstvách nielen pri variante SPL, ale aj pri ostatných variantoch a že o tom už hovoril v svojej prezentácii.

6. otázka – p. Andrej Kovárik - Konštatoval, že sa udeje odrezanie NRBC Šúr nielen pre biotu, ale aj pre ľudí, čím sa zníži priechodnosť krajiny.

Reakcia – Mgr. Šikula – s využitím mapy ÚSES – Z hľadiska diaľnice D4 sme sa zaoberali otázkou migrácie. Súhlasí, že obecné sú lepšie iné prístupy z hľadiska riešenia migrácie, ale špeciálne v území južne od ŠÚRu smerom do Vajnora a ďalej do mesta Bratislavy, realizovať nadštandardné opatrenia z hľadiska migrácie je neadekvátne či už z hľadiska kvantitatívneho, ale aj z hľadiska zloženia migrujúcej zveri. Koridory na Račianskom potoku a ostatné spomínané sú zachované do tej miery, aby bola zachovaná ich funkčnosť pre drobných stavovcov, obojživelníkov a čierna zver, ktorá sa sem chodí pásť západne od Vajnora. Nejedná sa tu o nadštandardné riešenie z hľadiska migrácie, napr. vyššej zveri, nakoľko ostatné územie je plánované zastávať.

7. otázka – p. Lapšanský (ARCH-I-BALD) – kladie otázku – Úsek križovatka Čierna Voda križovatka Rača – ako sa dá dostať do Šúrskeho lesa? Ktoré z možných troch alternatív zostanú zachované? Dnes sa dá pešo, bicyklom cez most nad Šúrskeho kanálom, ako je to vo vzťahu k uvažovaným kolektorom? Boli aj kolektory súčasťou posudzovania?

Reakcia – Mgr. Šikula – Vysvetlil technické riešenie – všetky 3 súčasné prechody cez Šúrskeho kanál sú zachované tak, aby bola zabezpečená súčasná prístupnosť, v tomto prípade mostnými objektmi. Kolektory boli tiež súčasťou posúdenia aj s ohľadom na hluk.

Reakcia – Ing. Okuliarová – Doplnila, že kolektory sú súčasťou diaľnice D4.

Reakcia – Ing. Jurkovič – Dovysvetlil prístup k Šúrskeho kanálu a to pomocou obrázku s peším prepojením. Vysvetlil preložky súčasných ciest.

8. otázka – Ing. Mrva – otázka cyklotrás - V rámci BSK spoločne robíme systém cyklotrás. Medzinárodná cyklotrasa ide po hrane Šúrskeho kanála. Túto možnosť nerešpektujete! Hovorí sa tu o násype, bolo by možné realizovať estakádu, ktorá by bola prijateľnejšia pre ľudí?

Reakcia – Ing. Jurkovič – Možnosťou riešenia cyklotrás je urobiť v násype priepust tak, ako sa bude budovať priepust, resp. rámový priepust pre zver. Toto však musia povedať odborníci a vytipovať miesta. Zatiaľ je to riešené mostnými objektmi. Na začiatku ponad potok Pstruha, ďalší je ponad Račiansky potok a potom je ďalšie miesto (spresnil na mape). Zároveň je potrebné dodržať technické podmienky a obmedzenia. Pokiaľ bude cyklistický chodník postavený skôr ako diaľnica D4, preloží sa.

Reakcia a otázka na Ing. Mrvu – Ing. Okuliarová – Či sú cyklotrasy už v ÚPN.

Protireakcia Ing. Mrvu – Cyklotrasy sú záležitosťou aj hlavného mesta aj BSK, pripravujú sa už 5. rok.

Reakcia – Mgr. Šikula – Pripomienku prepojenia cyklotrás je potrebné zahrnúť do uvažovaného stanoviska. Zároveň upozorňuje, že riešenie je štandardné a je dôležité, aby zostali cyklotrasy prepojené, aj keď s miernou obchádzkou. Dodal, že technické riešenie diaľnice sa bude vyvíjať, aj keď nie razantným spôsobom. Dôjde k vývoju výškového riešenia a zachovaniu priechodnosti krajiny a budú zohľadnené aj otázky cyklotrás plánovaných v území.

9. otázka – Ing. Peter Pokrivčák – obracia sa na Ing. Tokoša z MMB, upozorňuje na nadväznosť a rozdelenie všetkých úsekov diaľnice D4, zdôrazňuje prehodnotenie rozdelenia úsekov po Ivanku sever a zároveň uvádza, že prirodzené by bolo riešiť južnejší úsek po križovatku Rača, kde začína náročný úsek tunela. Postup výstavby by mal byť najprv južný úsek predĺžiť až po križovatku Rača a myslí si, že by sa výstavba mohla začať práve od tohto úseku, nakoľko je to najmenej náročný úsek.

Reakcia Ing. Tokoš – Upozorňuje, že v tejto fáze nemá možnosť ovplyvniť a zmeniť prerozdelenie úsekov D4.

Reakcia – Ing. Okuliarová – Odpovedá, že sú impulzy na riešenie tých úsekov najprv po križovatku Rača, no zároveň upozorňuje, že tento proces prerozdelenia nemôže začať skôr, ako budú vydané záverečné stanoviská. Pripúšťa, že v DÚR už budú úseky prerozdelené tak, ako navrhoval Ing. Pokrivčák, tzn. od križovatky Rača – po križovatku Jarovce.

Reakcia – Ing. Mrvu – taktiež konštatuje, že logická postupnosť krokov musí byť zachovaná, a že za MŠ Vajnory zaslali na MŽP SR svoj návrh v podobnom duchu prerozdelenia diaľnice D4 ako

navrhoval Ing. Pokrivčák.

10. otázka – RNDr. Anna Zemanová (obyvateľka Vajnor, poslankyňa BSK) – Má viacero pripomienok a otázok, no v skratke uvedie len tie, ktoré sa majú dostať do záznamu :

Otázka vecná - Prečo sa tento materiál (prezentačný leták) volá „Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica“ keď oficiálny názov navrhovanej činnosti je križovatka Ivanka - Stupava ?

Reakcia – Ing. Alena Kušnierová – Nakoľko v tom čase, keď sa úseky diaľnice D4 delili, tak boli delené po diaľnicu D2, preto je tam Stupava. Zmena nastala postupom času a prípravy zámeru a pre spracovanie štúdie realizovateľnosti. Úsek D4 od cesty I/2 po cestu II/505, s pracovným názvom „Križovatka Stupava juh“, sa začal stavať (v polovičnom profile) s pracovným názvom „Križovatka Stupava juh“, čiže by bolo zmätočné, aby sa koniec úseku nazýval Stupava juh a zároveň križovatka na ceste I/2 má názov Záhorská Bystrica. V nej končí úsek D4 Ivanka sever – Stupava (Záhorská Bystrica) a tento názov sa prebral.

V rozsahu hodnotenia (ďalej len RH) bolo nariadené posudzovať variant SPL, z môjho pohľadu je tento 3-tí variant variantom Chorvátsky Grob – Sv. Jur – Lozorno a v žiadnom prípade nie je severným variantom, ktorý bol požadovaný v RH. To je môj názor.

Ďalšia špecifická požiadavka z RH = bolo presne zhodnotiť účel navrhovanej činnosti úseku dopravnými analýzami a pod.; z môjho pohľadu na počet vozidiel 20000 v roku 2040 sú náklady za viac ako 1 mld. € s tunelom neúčelné vynakladanie verejných prostriedkov. Zmätočne je v celej správe popisovaný účel. Na jednej strane sa hovorí aký účel diaľnica má plniť - tranzitnú dopravu medzi diaľnicami D1 – D2, ale má sa riešiť aj problematika mestskej dopravy hl. mesta a ďalších sídiel. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je variant vyhodnotený a popisovaný ako jeden z najlepších variantov – dovoľm si tvrdiť, že nebol splnený podľa RH, mal byť vypracovaný priemet ÚPD a nebol, samotný p. starosta MČ Vajnory poukazoval na záležitosť, že v schválenej ÚPD je navrhovaná zástavba rozvojového územia CEPIT, Nemecká dolina, Chorvátsky Grob ai. Ak by sa priemet urobil v širšom území, vyšlo by v dopravných analýzach, že doprava na Vajnory nie je plánovaná ani v horizonte budúcnosti a Chorvátsky Grob a okolie majú plánovaný výjazd v priestore Triblavina na diaľnicu D1. Tieto skutočnosti neboli zahrnuté do analýz. Rekreačia a cyklotrasy, v jednom z bodov RH bolo špeciálne na Vajnory, bola požiadavka na riešenie otázky cyklotrás. Upozornila, že je prekvapená že sa spracovateľ správy spytuje starostu MČ Vajnory, či je to nová vec, keď cyklotrasy sú financované z EÚ fondov.

Protireakcia – Mgr. Šikulu – Túto otázku som nepoložil ja, ale predkladateľ.

Pokračovanie – RNDr. Zemanová

Otázkou cyklotrás ste sa nezaoberali, nakoľko k cyklotrase na východnej strane Karpát, nie je v správe ani zmienka. Treba tu podotknúť nielen prepojenie na Malokarpatskú, ŠÚR-sku cyklomagistrálu na hrádzu, ale v trase, kde je veľká križovatka Rača, má byť ešte prepojenie cyklotrasy medzi Svätým Jurom a Račou. Čo v správe nie je a je to nesplnená požiadavka z RH. K posudku zdravia na obyvateľstvo – nerozumie, ako mohol vyjsť pozitívny vplyv na obyvateľstvo. Za zaujímavé považuje, že pri vyhodnoteniach vyšli vplyvy na mínus a v konečnom dôsledku bude vplyv na obyvateľstvo pozitívny. Upozorňuje, že sa pozabudlo na psychohygienu, kedy nielen obyvatelia MČ Vajnory využívajú územie na rekreáciu, ale rekreačné zázemie tu nachádzajú aj obyvatelia mesta BA. Diaľnicou dôjde k prerušeniu tohto významu – otázky psychohygieny = a bolo priznané pri prezentácii, že sa dostaneme do obkľúčenia dvoch diaľnic a železnice, čím sa dostaneme na umelý ostrov a obyvatelia Vajnor sa budú cítiť „na ostrove“ obkľúčení. Táto odpoveď na RH nebola zahrnutá v správe. K otázke hluku – bolo prezentované, že hluk nebude mať dopad na obyvateľstvo, no takýto výsledok vyšiel preto, že nebol priemet ÚPD, keby bol tak v rozvojovej lokalite „Koncové“ tento hluk bude a znehodnotia sa pozemky ľudí. Táto zástavba je navrhovaná v ÚPD hlavného mesta Bratislavy od roku 1993 ako výhľad a diaľnica bola plánovaná neskôr.

Otázky ochrany prírody a krajiny (ďalej len OPaK) – p. Kovárik spomenul významné chránené územia a ŠÚR treba však spomenúť územia NATURA 2000. V úvode dokumentu sú popisované

chránené územia cez ktoré diaľnica prechádza a bude mať na ne vplyv, dovolila si upozorniť na znenie EÚ smerníc NATURA a RAMSAR, kde sa môže investičná činnosť povoliť len v mimoriadnych a za preukázania celospoločensky významných investícií. Vytýka, že toto hodnotenie nebolo urobené a výber varianty hovorí o tom, že tomuto nebola venovaná pozornosť. Nebol urobený priemet ÚSESov (mesta ani okolité ÚSES), tak by sa tam premietol biokoridor.

Reakcia – Mgr. Šikula – Ospravedlnil sa za vstúpenie počas prejavu, uviedol, že bude rád keď dokončí svoje pripomienky, zároveň položil otázku, vzhľadom na to že z jeho pohľadu zaznelo v jej tvrdeniach už veľa nepravd, ktoré nesúvisia s odbornosťou, či si prečítala celú správu, alebo len propagačný leták. Nakoľko keby si prečítala celú dokumentáciu, tak minimálne 90% z toho čo doposiaľ povedala, by vedela že je to naopak. Upozornil, že pokiaľ bude pokračovať v tejto tendencii, je potrebné to čo ste povedali, aby ste to napísali do listu, ten odoslali na MŽP SR, vaše pripomienky sa budú vysporiadávať a my k tomu zaujmeme naše stanovisko s odkazom na text v správe.

Protireakcia RNDr. Zemanovej – Uviedla, že ak by bol dôsledne dodržaný RH, tak by nebolo možné skonštatovať, že neboli dodržané. V RH bola aj požiadavka na vizualizácie odprezentované počas stretnutia s verejnosťou, ktorá nebola dodržaná, nakoľko p. Starosta MČ Vajnory požadoval ukázať vizualizáciu križovania diaľnice D4 nad D1 a táto nebola pripravená. Ani iné vizualizácie, ktoré boli požadované.

Pripomienka – Ing. Okuliarovej – že vizualizácie križovatky patria do južného úseku.

Pokračovanie – RNDr. Zemanová – prerokováame s verejnosťou križovatkou D4. Ďalšie body RH ktoré neboli splnené, a to otázka podrobného hydrogeologického a geologického prieskumu, no v správe sa uvádza, že bude robený až v ďalšom stupni PD. Keby bol spravený, vyšli by úplne iné finančné náklady na celú stavbu. Nebola splnená ani požiadavka vyhodnotenia vplyvu na podzemné vody navrhovanej činnosti na Vajnory a na inú zástavbu, neboli prezentované a ani zakreslené suché poldre, ktoré majú zachytávať prebytočnú vodu z tunela, nakoľko v ŠÚRskom kanáli už nie je kapacita odvádzania, nezaoberali ste sa stabilitou ŠÚRskeho kanála, táto požiadavka je uvedená v RH, aj keď len na vplyvy z vibrácií; Šúrsky kanál bol vybudovaný v r. 1941, ako zemné teleso, určite nie v kvalite takej, aby plnil úlohu zadržiavania vody v suchom poldri, ak by sa spravil dôsledná hydrogeologická a geologická štúdia, a podrobnejšie sa zaoberali tektonikou a seizmicitou, o ktorej sa v správe nezmieňujete, Vajnory sú v území vysokého Rn - rizika, ktoré preukazuje možnosť seizmického vplyvu v týchto lokalitách. Sú to veci, ktoré môžu ovplyvniť stavbu tunela, jeho finančné náklady a ďalšie technické riešenia.

Reakcia – Ing. Tokoš – Vstúpil do prejavu RNDr. Zemanovej a upozornil ju, že veci ktoré hovorí sú o ŽP, no z jeho pohľadu oponoval vyjadrenia v tom smere, že diaľnica D4 (predtým tzv. nultý okruh) sú v ÚPN hl. mesta už niekoľko desaťročí (vyše 30 rokov pracujem v tejto sfére a už vtedy to tam bolo – dodal). Podotkol, že prieskum Rn-rizika sa robí až v rámci stavebného konania, nerobí sa v rámci EIA. Seizmicitu nevedel zhodnotiť. Osobne ju požiadal, spísanie pripomienok o zaslanie stanoviska.

Protireakcia RNDr. Zemanovej – Podotkla, že je to verejné stretnutie s občanmi, na ktorom je priestor pre diskusiu. Upozornila, že nie je úlohou spracovateľa, aby posudzoval, ktoré špecifické podmienky určené v RH rozhodnutím MŽP SR si vyberie a akceptuje, musí akceptovať všetky body RH. Dokončila pripomienky. Z hľadiska kompenzačných opatrení, vo vzťahu k rekreácii, ohrozenia podzemných vôd, ochrane prírody, k migrácii, k biotopom, ktoré pretína trasa, nie sú v správe uvedené žiadne kompenzačné opatrenia. Na záver dodala, že s poľutovaním konštatuje, že prerokovanie úseku, ktorý sa týka Vajnory, sa prerokováva na Magistráte a nie vo Vajnoroch (pričom južný úsek bol).

Reakcia – Ing. Tokoš – Požiadal RNDr. Zemanovú, aby svoje pripomienky dala prostredníctvom listu na MŽP SR, tak, ako to už skôr navrhoval Mgr. Šikula.

Reakcia – Mgr. Šikula – Dodal a zdôraznil, že RNDr. Zemanová nepravdivo prezentovala určité

veci. Námatkovo uviedol kompenzačné, resp. eliminačné opatrenie uvedené v správe týkajúce sa bioty – podmienka, v blízkosti Račianskeho potoka a kanálu ŠÚR realizovať náhradné opatrenie formou vytvorenia mokradného biotopu, za zásah do jazierka. Uviedol, že ho mrzí skutočnosť, že uviedla viacero nepravdivých tvrdení, na ktoré budú musieť detailne reagovať a vysvetliť ich. Reakcia – Ing. Okuliarová – Podotkla, že sa nachádzame na úrovni technickej štúdie a v procese EIA, až v ďalších stupňoch sa budú realizovať prieskumy, nakoľko sme vo variantoch. Uviedla, že si nevie predstaviť z hľadiska finančného, realizovať podrobný hydrogeologický prieskum pre minimálne tri varianty, v tých dĺžkach ktoré sú. Upozorňuje že je potrebné si uvedomiť, v ktorom stupni sa nachádzame.

11. otázka – RNDr. Vladimír Kočvara (obyvateľ) – Uviedol, že ako obyvateľ západnej časti mesta Bratislavy, vníma problematiku dopravy v širšom kontexte, a v tomto smere konštatuje, že v správe sa uvádzajú ako hlavné ciele z hľadiska dopravného „odbrevenie tranzitnej dopravy, odľahčenie cestnej/dopravnej siete ai. argumenty“, jeho otázka smeruje k hlavnému účelu investície, na základe preštudovania si dopravno-inžinierskych podkladov a podľa uvádzaných informácií, hlavne z médií, nultý okruh výrazne napomôže Bratislave. Uvádza údaje intenzít dopravy z mostov v Bratislave (Prístavný most, most Lafranconi), konštatuje že po dobudovaní a v roku 2020 okruh diaľnice D4 stiahne cca 8000 vozidiel. Pýta sa však, aké sú tu ďalšie investície mesta pre jeho odbrevenie, spojenia centra mesta a ďalších západných MČ, ktoré dlhodobo vyriešia dopravu v hlavnom meste.

Reakcia – Ing. V. Mikuš – Širšie skomentoval význam D4 pre Bratislavu a potvrdil, že západ mesta je citlivý, ale ako rozhodujúce významy diaľnice D4 pre Bratislavu definoval: tranzit, doprava cez hranice mesta (riešenie regionálnych vzťahov) a spájanie okrajových častí mesta. Uvedené významy diaľnice D4 podporil konkrétnymi údajmi o prepravných vzťahoch v Bratislave v súčasnosti i vo výhľadovom období, vysvetlil hodnoty tranzitu na jednotlivých vstupoch do mesta (najväčší tranzit je zo Z časti mesta). Tzn. diaľnica D4 najviac odľahčí na západe a odľahčí aj v koridore diaľnice D2 (diaľnica od Malaciek) a vytvorí sa tak predpoklad rozvoja mesta v jeho západnej časti. Vonkajší polokruh – mestský okruh (Galvaniho – Lamač) a jeho realizáciu vidí ako vzdialenú s ohľadom na finančné problémy.

Podporuje varianty, ktoré vyriešia dnešné problémy mesta. Vysvetlil aj napojenie diaľnice D4 na Rakúsko (na severe prostredníctvom cesty S8, na juhu prostredníctvom A6). Vysvetlil dôsledky tranzitu, ktorý je reprezentovaný hlavne kamiónovou dopravou cez mesto – uviedol, že kamión v pohybe zaberie priestor pre 10 osobných áut. Dovysvetlil, že napr. v r. 2004 bol na Lamačskej ceste medziročný nárast intenzity 87% (po vstupe S do EÚ).

12. otázka – Nataša Káčerová (obyv. Vajnory) – Pýtala sa na otázky tranzitu, na etapizáciu výstavby. Zo svojho uhla pohľadu preferuje výstavbu tunela cez M. Karpaty (riešenie tranzitu), žiada riešiť komplexne dopravu Bratislavy. Uvádza, že BSK bude spracovávať dopravný generel (poznámka Tokoš – aj hlavné mesto bude spracovávať GD). Otázku kladie Mgr. Šikulovi ohľadom jazero na Lysom vo Vajnoroch – ktorú považuje za významnú prírodnú lokalitu – otázku smeruje k konkrétnym vplyvom na jazero a aké kompenzácie budú vykonané aby lokalita zostala zachovaná? je to rekreačná oblasť pre Vajnorčanov. Konštatovala, že Vajnory budú výstavbou diaľnice D4 v nadväznosti na už existujúce dopravné koridory, zaťažené „nadštandardne“. Tiež položila otázku dopadu – vizuálnych dopadov – krajinej bariéry navrhovaného variantu 7c - na 8 m násype, ktorý samotný tvorí bariéru a po pridaní protihlukových bariér, bude pre obyvateľov značná vizuálna bariéra. S tým spojená otázka psychohygieny z hľadiska rekreačného a pohľadu na prírodu je pre ňu neprijateľné.

Reakcia – Mgr. Šíkula – Vplyvmi na jazero na Lysom, sme sa zoberali v správe. Juho-západný okraj jazera bude priamo zasiahnutý, dôjde k likvidácii brehových porastov a aj vodná plocha bude priamo zasiahnutá. Tento vplyv bol vyhodnotený ako významný zásah do biotopu – jednou z navrhnutých opatrení odporúčame po presnom zameraní oddialiť trasu diaľnice D4 od jazera (aj 10, 20 m pomôže). Druhou z podmienok bolo technické riešenie vedenia diaľnice v prípade,

ak pôjde diaľnica D4 tak, ako je to navrhované - na mostnom objekte, je možné technické riešenie vedenia diaľnice na mostnom objekte predĺžiť a takéto riešenie by zasiahlo územie miernejšie. Odvodnenie diaľnice D4 je riešené tak, aby nebolo priamo zaústené do jazera (a to z dôvodu salinity, znečistenia a pod.).

K technickému riešeniu – premietnutie vizualizácie pohľadového zasiahnutia (realistická z pohľadu človeka) – pohľad od súčasnej zástavby MČ Vajnory (od konečnej zastávky autobusov) smerom na križovatku Čierna Voda – je to riešenie aj s protihlukovou stenou s ozelenením popínavou zeleňou (štandardné riešenie) na protihlukovej stene, vizuálna zmena v území nebude razantná, nakoľko diaľkové pohľady sú obmedzené a je nad nimi vidieť stromy z ŠÚR-skej NPR. Násyp diaľnice klesá od diaľnice D1 z 8m takmer až na povrch terénu.

Záver - Ing. Tokoš – Podľakoval sa všetkým za veľmi aktívnu účasť na verejnom prerokovaní, podľakoval sa aj prezentátorom správy a pripomenul možnosť verejnosti pripomienkovania tejto správy do 20. mája 2011.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 11.5.2011 v budove Mestského úradu Svätý Jur

Verejné prerokovanie otvorila a prítomných privítala zástupkyňa NDS Ing. Daniela Okuliarová. Uviedla, že dnešné rokovanie je zvolané po dohode s dotknutými obcami podľa §34, zákona č.24/2006 Z.z. pre obce: Bernolákovo, Chorvátsky Grob, Slovenský Grob, Viničné, Pezinok a Svätý Jur.

Predstavila program dnešného rokovania :

1. Prezentácia Správy o hodnotení

2. Diskusia

Oznámila, že z dnešného rokovania bude vyhotovený záznam, ktorý dostanú zástupcovia jednotlivých obcí a po ich overení bude zaslaný na MŽP SR. Predstavila zástupcov navrhovateľa a zhotoviteľa a udelila slovo zhotoviteľovi správy o hodnotení.

Po odprezentovaní správy o hodnotení bola otvorená diskusia.

Diskusia

P. Marynčák, starosta Chorvátskeho Grobu

Podľa neho je variant 7b najvhodnejší, tzn. zapustený vo Vajnoroch. Hluk počujú aj z diaľnice D1 a diaľnica D4 bude ešte bližšie, takže dopad hluku v obci bude vyšší a taktiež sú navrhnuté aj ďalšie zástavby v obci.

Otázka: prečo je variant 7c lacnejší ako variant 7b?

Odpoveď Mgr. Šikula, Mgr. Hujo: Rozdiel v cene oboch variantov 7b a 7c je v tvare križovatky Rača, ktorá je v každom variante iná. Hluk z diaľnice D4 bude zachytený navrhnutými protihlukovými stenami tak, aby nebol prekročený povolený hygienický limit. V celkovom posúdení všetkých vplyvov bol vyhodnotený ako najpriaznivejší variant 7c. Pri variante 7b je veľkým problémom vysoká hladina podzemných vôd – diaľnica by musela byť pod terénom uložená do vodotesnej betónovej vane a je obava, že by vytvorila prekážku v smere prúdenia podzemných vôd.

P. Jančová, Viničné

Aká je postupnosť výstavby?

Odpoveď Ing. Okuliarová: na ťahu D4 sa pripravujú 3 úseky a ich horizonty výstavby sú nasledovné :

D4 Jarovce – Ivanka sever 2014 – 2018

D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica 2013 – 2018

D4 Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR 2014 – 2016

Najvyťaženejšia je Račianska radiála. Príde k rozdeleniu zápchy medzi Račou, D1 a D4? Podľa

mňa je tunel zbytočný a najlogickejší je variant SPL. Doprava do Petržalky ide po Prístavnom moste a po Einsteinovej ulici moc vozidiel nechodí. Nemôžeme sa pozerat' len na Bratislavu, ale aj ďalej, lebo najviac vozidiel ide z juhu a zo západu. Kto navrhol variant SPL?

Odpoveď Mgr. Šíkula: Toto boli pripomienky s otázkami. Pre vypracovanie správy o hodnotení bola technickým podkladom Štúdia realizovateľnosti a účelnosti, v rámci ktorej bola vypracovaná dopravná štúdia pre všetky varianty, teda aj pre SPL. V správe o hodnotení bolo posudzovanie ešte rozšírené oproti Zámeru o variant SPL. Všetky aktivity v okolí Bratislavy, ktoré prinesú zvýšenie dopravy, ako aj vývoj dopravy do budúcich období bol v správe o hodnotení zohľadnený a preukázal sa efekt, že križovatka Rača a križovatka Ivanka sever odbremení Rybníchnú ulicu, ako aj komunikácie vo Vajnorochoch. Ide o fenomén budovania obchvatov, kde sa zmiešava doprava tranzitná aj mestská a cez križovatky sa doprava rozdelí na jednotlivé radiály. Takto plní dve funkcie – prevedie dopravu tranzitnú aj vnútromestskú, čo je zvlášť dôležité v tomto prípade, keď Bratislava je hlavné mesto SR.

Najpriaznivejšia situácia bude, keď bude vybudovaný celý ťah D4 s napojením na Rakúsko, pretože sa odľahčí diaľnica D2 a most Lafranconi, ktorý bude vo výhlade kapacitne preplnený. Úlohou správy o hodnotení nie je hodnotiť či je variant SPL správne navrhnutý, ale vyhodnotiť z posudzovaných variant ten, ktorý je z hľadiska vplyvov na životné prostredie najvhodnejší.

P. Benčík, Bernolákovo

Po určení výsledného variantu budú ostatné varianty vypustené ?

Odpoveď Ing. Jurkovič: Diaľnica sa bude ďalej pripravovať pre odporučený variant v Záverečnom stanovisku. Ostatné varianty, napr. ak by to bol variant SPL je možné využiť ako cestné prepojenie, ktoré bude môcť vo výhlade prepojiť diaľnicu D2 s diaľnicou D1. Pri veľkých mestách, kde je dopravné zaťaženie veľké je možné budovať viac okruhov.

P. Jančová, Viničné

Kedy bude vybudovaná rýchlostná cesta S 8 v Rakúsku?

Odpoveď Ing. Okuliarová: Práce na príprave oboch ciest (S8 aj D4) sú koordinované a realizácia bude zosúladená tak, aby boli realizované v rovnakom časovom horizonte.

Ako je vyriešená cyklistická trasa?

Odpoveď Mgr. Šíkula: Zákomom je požadované, aby všetky cesty, ktoré boli prerušené výstavbou diaľnice, boli spojzdrnené. Rovnako to platí aj o cyklotrasách – všetky budú prejazdné rovnako ako pred výstavbou diaľnice, aj keď v niektorých miestach budú trochu posunuté.

P. Metkeová, Svätý Jur

Aký je ďalší postup prác a kedy bude vydané záverečné stanovisko ?

Odpoveď Ing. Okuliarová: Pripomienky možno dať do 20.5.2011, do 7 dní záznam, posudok do 60 dní + 30 dní (v primeranom čase). Približne do októbra by mohlo byť rozhodnuté o výslednom odporučenom variante.

Mesto Svätý Jur pripravuje Zmeny do ÚP v termíne 3. – 4. Q. – kvôli preložke cesty II/502. Vybudovaním D4 sa doprava v Svätom Jure nezníži.

P. Popluhárová, Pezinok

Prípravujú ÚP, radi by tam dali aj diaľnicu D4. Ktorýkoľvek z variantov pôjde budú radi, pretože už dnes hrozí stav cesty na Pezinskú Babu je ohrozený zosuvom.

Kto bude stavebným orgánom pre diaľnicu? V dotknutých orgánoch nie je Ministerstvo vnútra iba jeho zložky (hasiči....).

Kto robí vyvlastnenie pozemkov ? MVDRR SR ?

Odpoveď :

Stavebný úrad pre diaľnicu je MDVRR SR. Vyvlastnenie pozemkov vykonáva príslušný Krajský úrad na návrh NDS.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania Správy konaného dňa 12.5.2011 v Lozorne

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal pán starosta Húbek a odovzdal slovo zástupkyňi NDS Ing. Daniele Okuliarovej, ktorá uviedla, že dnešné rokovanie je zvolané po dohode s dotknutými obcami podľa §34, zákona č.24/2006 Z.z. pre obce: Marianka, Stupava a Lozorno.

Predstavila program dnešného rokovania :

1. Prezentácia správy o hodnotení

2. Diskusia

Ďalej oznámila, že z dnešného rokovania bude vyhotovený záznam, ktorý dostanú zástupcovia jednotlivých obcí a po ich overení bude zaslaný na MŽP SR. Predstavila zástupcov navrhovateľa a zhotoviteľa a udelila slovo zhotoviteľovi správy o hodnotení.

Po odprezentovaní správy o hodnotení bola otvorená diskusia.

P. Groščák, Marianka

Prečo bola vylúčená diaľnica z Lamača?

Odpoveď Ing. Jurkovič: Pripojenie mestského polokruhu do križovatky Lamač na diaľnici D2 nebol nikdy projektovaný, požadovaný ani pripravovaný ako diaľnica. Je to okruh, ktorého funkcia je iná ako funkcia bývalého nultého mestského okruhu, ktorý sa dnes pripravuje v diaľničných parametroch. Mestský polokruh s napojením do križovatky Lamač na diaľnici D2 nikto nezrušil, je investíciou mesta a je stále v územnom pláne Bratislavy ako mestská komunikácia.

Nultý okruh sa mal pripravovať v kategórii rýchlostnej cesty, avšak pre každoročný nárast dopravy je dnes pripravovaný ako diaľnica D4. Bude slúžiť pre odľahčenie mesta od tranzitnej, najmä nákladnej dopravy a tiež pre mestskú dopravu.

P. Minarovič, Marianka

Ako ste prišli na 22 000 vozidiel ? Viete koľko je tranzit?

Odpoveď Ing. Okuliarová :

Doprava pre celý ťah D4 bola riešená v Štúdiu realizovateľnosti a účelnosti (ŠRaÚ) ako jej samostatná časť, ktorá slúžila ako podklad pre správu o hodnotení. Do správy o hodnotení sú prevzaté výsledky zo ŠRaÚ. Výpočet dopravnej prognózy vo výhľadových rokoch sa počíta z analýzy súčasného stavu, urbanistických daností územia, a z nasledovných predpokladov: rozvojových scenárov a plánov, aktivít v území, rozvoja komunikačnej siete širšieho územia a vplyvu širších dopravných vzťahov. Prognóza dopravy zohľadňuje aj predpokladané rozvojové scenáre a plány súvisiace s plánovanými investičnými aktivitami v území. Na počet vozidiel v prognózovaných rokoch sa „nepríde“, tie sa musia vypočítať z uvedených predpokladov. Podľa uvedených výpočtov bude v roku 2040 v úseku D4 Ivanke sever – Záhorská Bystrica cca 29 300 voz./24 hod, z toho cca 4300 nákladných vozidiel. Pre posúdenie nepriaznivých vplyvov na ŽP v správe o hodnotení je dôležitejšie vedieť pomer nákladných a osobných vozidiel z celkového množstva vozidiel v profile, ako podiel tranzitu a mestskej dopravy.

Pre zistenie tranzitu je potrebné vykonať smerový dopravný prieskum na vstupoch a výstupoch do/z mesta na území celého mesta takou metódou, aby bolo možné zistiť ciele a zdroje jednotlivých vozidiel, napr. podľa ŠPZ, aby bolo možné rozdeliť všetky prechádzajúce vozidlá na tranzitné a zdrojové, resp. cieľové. To znamená zastavovať všetky prechádzajúce vozidlá v oboch smeroch a pýtať sa vodičov odkiaľ a kam idú. Vyhodnotenie takéhoto prieskumu dá odpoveď na percentuálny podiel zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy. Podľa výsledkov na iných úsekoch je možné odhadnúť tranzit z celkovej dopravy na D4 na cca 25 – 30 % z celkovej dopravy.

Ing. arch. Statelov, Marianka

Žiadali sme NDS mailom, na adresu Ing. Pyszkovej, aby bolo verejné prerokovanie v Marianke, ale nedostali sme žiadnu odpoveď.

Reakcia Ing. Okuliarová :

Bohužiaľ sme od Vás, ani z obce Marianka nedostali žiaden mail. Pani inžinierka Pyszková išla pred dvomi rokmi do dôchodku a už u nás nepracuje. Mrzí nás to, ale v správe o hodnotení, ktorú dostali všetky obce, je za navrhovateľa uvedené moje meno. Keby ste ten mail boli adresovali mne, bolo by to v úplnom poriadku a mohli sme sa dnes stretnúť v Marianke.

a) Je potrebné rozdeliť dopravu na tranzitnú a ostatnú.

Odpoveď Mgr. Šikula :

Cieľom správy o hodnotení je hodnotiť únosnosť prostredia a nie riešiť dopravu. Pre posúdenie (hluk, imisie) je podstatné rozdelenie dopravy na osobnú a nákladnú. Riešenie dopravného zaťaženia ciest je úlohou kraja, mesta, obce. Dopravu ako aj všetky rozvojové aktivity sme prevzali zo ŠRaÚ, ale v správe o hodnotení sme aktualizovali všetky nové aktivity v území.

b) Var.7 C nie je pre ŽP najvhodnejší, rodinný dom je od diaľnice vzdialený 105 m, diaľnica sa vedie na násype. Dôvodom je križovatka Záhorská Bystrica, ktorá je na teréne a diaľnica ide ponad ňu. Marianka s tým nebude súhlasiť, pretože neboli prizvaní na prerokovanie križovatky Záhorská Bystrica s cestou I/2. **Budeme žiadať zapustenie diaľnice pod terén** – križovatka Záh. Bystrica je na najvyššom bode v teréne.

Odpoveď Ing. Jurkovič :

Nie je pravda, že nebola Marianka prizvaná v rámci územného konania. Na jej prerokovanie bol pozvaný minimálne p. starosta Marianky – sú z toho záznamy. Nie je možné dostať žiadne stavebné povolenie, a nie to ešte pre diaľničnú stavbu, bez prerokovania všetkých dotknutých obcí. Marianka bola v rámci územného konania prizvaná a ku križovatke Záhorská Bystrica sa vyjadrovala.

Trasa nultého okruhu, v ktorého koridore je navrhnutá diaľnica D4, je v ÚP obce dlhodobá (15 až 20 rokov) a domy, ktoré sú 105 m od diaľnice nie sú staré ani 10 rokov. Takže je možné predpokladať, že pred výstavbou rodinného domu ste vedeli, že niekedy v budúcnosti pôjde v ich blízkosti kapacitná komunikácia.

Nemáte pravdu, že diaľnica je vedená v násype. Diaľnica, keď vyjde z tunela, je vedená 4 m pod terénom a v ďalšom pokračovaní 2 m pod terénom a násyp je len v dĺžke 150 m a to pri premostení poľnej cesty, aby bola zachovaná priepustnosť v území a odtiaľ stúpa ku križovatke Záh. Bystrica. A medzi diaľnicou a obcou je terénna vyvýšenina, takže diaľnica je vlastne (v smere od obce) za ňou.

Ešte by som rád pripomenul, že v Zámere bol taký variant, kde bola diaľnica vedená v násype 4 až 12 m, na dĺžke asi 900m. Práve obec Marianka mala k tomu pripomienky a žiadala diaľnicu zapustiť pod zem a to sa technicky vyriešilo v ŠRaÚ. Od pôvodného variantu sa upustilo. Dnes vám kolega prezentuje zapustený variant, ktorý ste v rámci pripomienkovania Zámeru požadovali. Takže neviem či hovoríme o tom istom variante.

c) Obec Marianka je najviac dotknutá diaľnicou D4, budú žiadať zapustenie pod terén, diaľnica je v najvyššom bode.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Po zameraní terénu budú korekcie trasy s rešpektovaním opodstatnených požiadaviek. Pre tento účel je aj dnešné verejné prerokovanie, aby mohli byť vaše opodstatnené pripomienky zapracované do dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktorá bude tiež prerokovaná s verejnosťou.

d) Je technicky možné „vymeniť“ polohu diaľnice D4 a cesty I/2 tak, aby D4 išla po teréne a cesta I/2 ponad ňu ?

Odpoveď Ing. Jurkovič :

Technicky je všetko možné, záleží len na tom, aké finančné prostriedky budú na to ktoré riešenie

potrebné. Zatiaľ je faktom to, že v križovatke Záhorská Bystrica je diaľnica D4 je vedená nad cestou I/2.

Pri zmene úrovní v križovatke Záhorská Bystrica, aby bola diaľnica D4 na teréne a cesta I/2 vedená nad ňou, by bolo nutné zbúrať všetko to, čo sa teraz postavilo – nový most na ceste I/2 cez Marianský potok, vetvy križovatky, atď. a bolo by potrebné vybúrať celú cestu I/2 až po ČSPH v Záh. Bystrici a zdvihnúť jej niveletu do výšky ponad D4 a taktiež v rovnakej dĺžke vybúrať cestu I/2 smerom do Bratislavy.

p. Troščák, Marianka

Dnes už stoja domy aj inde. Koľko stála križovatka Záhorská Bystrica?

Odpoveď Ing. Jurkovič :

Poloha diaľnice je totožná s bývalým nultým okruhom. Existujúca aj nová zástavba bude ochránená pred hlukom z diaľnice. Údaje o nákladoch križovatky Záhorská Bystrica nemáme.

p. Kováč, Marianka

Nerozumie prečo je najlepší variant 7c?

Odpoveď Mgr. Šikula :

Variant 7c je najlepší z tých variantov, ktoré sme posudzovali v správe o hodnotení. Výsledok posúdenia je pre celý variant od Vajnora po križovatku Záhorská Bystrica a nie iba pre Marianku. Hneváte sa na nás neoprávnene. My sme to neprojektovali, my sme vám do ÚP nedali nultý okruh, my sme len posúdili navrhnuté varianty na ich únosnosť vo vzťahu k životnému prostrediu. Dnes tu prezentujeme to, čo sme v správe o hodnotení posúdili. Z nášho hľadiska nemôžeme urobiť nič, pretože podľa platných limitov nebudú prekročené hygienické limity pre hluk. Samozrejme **sú možné aj nadštandardné riešenia, pokiaľ sú opodstatnené a odôvodnené**. Predpokladám, že zakopaný variant nebol nikdy v ÚP Marianky. Aj keď bude diaľnicu počuť, to neznamena, že sa nedá zmeniť protihlukovými opatreniami. V každom ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR, DSP) bude hluková štúdia aktualizovaná a podľa jej výsledkov budú navrhnuté opatrenia.

Ing. arch. Statelov, Marianka

a) Splniť normu nie je problém, normy sú štandardom aj v EÚ, v Rakúsku majú tiež normy a nemajú problém zapustiť cestu pod zem. Prečo to nemôžeme aj my? Ide o kultúru.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Nie sme tu preto, aby sme hodnotili limity v zákonoch. Je potrebné dať pripomienky, aby sa dostali do záznamu, prípadne aj priamo na MŽP SR, aby sa mohli riešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Proces posudzovania je o posudzovaní technicky vyprojektovaných variantov na únosnosť v území. Ak požadujete dať celú diaľnicu do tunela, musí to autorizovaný projektant na cestné stavby vyprojektovať a až potom je to možné posúdiť. Ale dnes je proces posudzovania pri konci a ďalší, ďaleko podrobnejší projekt diaľnice bude DÚR. Vaše požiadavky môžete vyjadriť v písomnom stanovisku a ich opodstatnenosť sa zväžia a bude sa riešiť na inej úrovni.

b) Je riešenie pod povrchom možné?

c) Pokiaľ je trasa zasypaná?

Odpoveď, Ing. Jurkovič :

Technicky je všetko možné, tunel je pred portálom prekrytý po km 15,2. Technicky nie je problém zasypať diaľnicu aj v násype.

p. Jasený, Marianka

Uvažuje sa aj o perspektívach obslužnosti územia? Keď to bude vybudované ľudia budú atakovaní emisiami. Marianku pozná celá Európa – je to pútnické miesto.

Ak budú voziť zeminu z tunela do kameňolomu dôjde k deštrukcii vozovky v Marianke. Aké budú kompenzačné opatrenia? Budú nejaké náhradné ubytovania. Ja som 300 – 350 m od diaľnice, ale bude to extrémny zásah do ŽP a bude to dlhodobá záťaž. Dostali sme perfektný genetický základ a ten je stále horší a horší, lebo je zlé životné prostredie. Ja si myslím, že dať

nejaké investície navyše do ochrany životného prostredia pre ľudí je to najmenej a je to neporovnateľné s následkami emisií a hluku z diaľnice.

Čo je lepšie vo variante 7a, 7b, 7c a či je možné urobiť aj variant 7d tak, ako to chcú oni, dať diaľnicu pod zem? Možno by stačilo predĺžiť tunel aj o 400 m, ale treba hľadať riešenie a nie po sebe kričať a nadávať si. Veď ide o naše deti, ktoré tu budú žiť.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Obslužnosť územia bude zabezpečená tak, ako je dnes. Všetky cesty, ktoré sa diaľnicou prerušia budú dané mimoúrovňovo do pôvodného stavu obsluhy územia. Štúdia sa zaoberala aj najvyššou možnou scenárom zaťaženia.

Zemina z tunela sa nebude voziť cez obec. Nevieť odkiaľ vznikla takáto informácia, ale s takýmto scenárom sa nikdy neuvažovalo. V ostatnej trase je nedostatok zeminy a tá z tunela sa môže použiť priamo do diaľnice. Môžete dať požiadavku, že obec nebude súhlasiť s prechodom staveniskovej dopravy cez obec, taktiež môžete prípadne upozorniť na vhodné miesto pre vývoz nepotrebných zeminy z tunela. Bude to aj v zázname.

Variant 7c je lepší v posúdení v celkovej dĺžke, ale v priestore Marianky je identický s variantom 7b. Rozdiel variant 7b a 7c je len vo východnej časti, v území okolo Vajnora. Variant 7d, ktorý bude mať priaznivejší dopad na ŽP môže vzniknúť práve z vašich pripomienok.

Okrem tých pripomienok, ktoré dáte teraz, môžete dať pripomienky aj pri prerokovávaní dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Doplnenie otázky p. Jasený

Bolo by možné ešte takéto stretnutie zorganizovať k variantu 7d ?

Odpoveď Mgr. Šikula

Pokiaľ nie je variant 7d technicky vyriešený, bolo by to hypotetické prerokovanie, ale bolo by to možné technicky riešiť v DÚR.

p. Troščák, Marianka

Dala by sa prerobiť križovatka Záhorská Bystrica tak, že by bola diaľnica D4 na teréne a cesta I/2 by išla ponad ňu?

Zaujímalo by ma ako je to riešené, na čo sa majú ľudia pozeráť na betónovú protihlukovú stenu?

Odpoveď, Mgr. Šikula, Mgr. Hujo :

Znamenalo by to úplné prerobenie križovatky cesty I/2 a diaľnice D4, prerobiť, teda preprojektovať diaľnicu v inom výškovom vedení a navrhnuť opatrenia. Bolo by potrebné zbúrať všetko to, čo sa teraz postavilo, ako to už vysvetľoval Ing. Jurkovič .

Z hľadiska ochrany obyvateľov Marianky boli navrhnuté protihlukové opatrenia. Predĺžením tunela sa čiastočne vyhovel obyvateľom, ale na ostatnej trase sú navrhnuté protihlukové steny. Na úrovni dnešného poznania vychádzajú 3 metrové. Tie môžu byť pohltivé, odrazové (smerom od obce), esteticky dotvorené zeleňou. Nebudú navrhnuté betónové, vzhľadom na ráz územia, ktorým diaľnica prechádza. Dnes sa už ani betónové v blízkosti sídiel nerealizujú.

p. Minarovič, Marianka

Hluk je problém, ale čo imisie? Nebudú mať zamorené územie? Pán environmentalista, chceli by ste tam bývať?

Preštudoval som si to a viem, že z tunela budú komíny – výduchy a to 3. Dva na portáloch a tretí v strede. Je v imisnej mape zohľadnený aj západný komín z tunela? A kde bude konkrétne ten komín?

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Imisie preverili imisnou štúdiou, všetky zložky sú hlboko pod povoleným limitom. Môžete dať pripomienky.

Určite nie. Ja keď som si zariadľoval bývanie, bol som sa pozrieť v ÚP, či sa v blízkosti nepripravuje výstavba kapacitnej komunikácie, aby som nebol pri diaľnici, ani pri rýchlostnej ceste, aby som býval od takých stavieb čo najďalej.

Áno, určite je komín z tunela zohľadnený a bude iba jeden v strede tunela v Malých Karpatoch.

V portáloch budú výduchy z tunela, ktoré sú tiež zohľadnené v imisnej štúdii. Je to však modelová hodnota na najnepriaznivejší stav, ktorá je spriemerovaná. Imisná štúdia je spracovaná podľa štandardnej metodiky a ak sa vám výsledné údaje nepozdávajú, môžete to napadnúť. V ďalších stupňoch PD je štandardnou prílohou imisná štúdia, ktorá bude vypracovaná pre diaľnicu vypracovanú v podrobnej mierke, kde to budete môcť opäť pripomienkovať. Rovnako máte právo dať si vypracovať oponentské stanovisko.

Vetrací komín bude jeden a bude v strede tunela, v Karpatoch.

Ing. Kamenický, Marianka, mám niekoľko pripomienok a otázok :

a) Doprava – v prílohe sú počty vozidiel, ale nie je jasné odkiaľ ste tie čísla vzali? Nie je analýza, rastové koeficienty – odkiaľ ste ich mali?

Odpoveď, Ing. Okuliarová :

Dopravná analýza a prognóza sa robila v rámci Štúdie realizovateľnosti a účelnosti celého ťahu D4 ako jej samostatná časť. Táto štúdia, vrátane dopravných údajov, bola podkladom pre správu o hodnotení. Ak by ste chceli, máme ju k dispozícii. V správe o hodnotení sú použité iba výsledky. Je možné, že pre väčšiu prehľadnosť sa mohlo z dopravy prevziať viac.

b) Hluková štúdia - je spracovaná iba pre hodnotenie deň a noc a chýba večer. Je to závažný nedostatok, pretože nie je spracovaná podľa zákona č.355/2007 Z.z. a vyhlášky MZ č.549/2007 Z.z. Celá štúdia je urobená zle v rozpore s týmto zákonom, nie je to verifikované, nie je deklarované ako ten model a metodika sa používala už dávno. V zákone sa uvádzajú 3 časové úseky deň, večer a noc a vy ste uvažovali iba s dňom a nocou. Ja sa divím, že ste to mohli odovzdať investorovi. Viem o čom hovorím, 30 rokov sa zaoberám hodnotením hluku. Je to závažný nedostatok, ktorý v tejto štúdii je. Metodika je aká je, nie sú tam verifikácie a nedokázali ste či to funguje a či sú hodnoty hodnoverné, nie sú tam zohľadnené veterné zvýšenia. Je použitá česká metodika a vstupy nie sú vôbec deklarované aké boli použité pri výpočte imisných hodnôt a celej plošnej záťaže. Celé je to urobené nie podľa štandardných postupov.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Mám 5 rokov skúseností na Slovensku aj Enviconsult Žilina - spracovateľ hlukovej a imisnej štúdie má dostatočné skúsenosti, ale máte pravdu, že treba verifikovať, ale nie v tejto etape posudzovania. Verifikovať má zmysel v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie. Modely zodpovedajú tomu, čo sa odmerá +/- 1 – 2 dB. Po návrhu PHS sme v tolerancii veľa decibelov, nie 1, alebo 2. Rozhodne nie sme na hrane. Je pravdou, že večer nie je v hlukovej štúdii, ale protihlukové steny sa navrhujú na noc, ktorá je prísnejšia na dodržanie hygienickej hladiny a tá tam je. Modely zodpovedajú realite, máme to vykomunikované s ÚVZ.

Limity rozdelenia na 3 časové úseky platia najmä pre konkrétne meranie hluku, keď sa vykonáva meranie autorizovanými meracími prístrojmi priamo v teréne. Nie je to však striktné dané pri modelovaní hluku, ako to bolo urobené v správe o hodnotení. Štandardne sa hluk modeluje na deň a noc, a pre navrhovanie protihlukových opatrení sa berie hluková záťaž z noci, kde sú limity najprísnejšie. Na tieto údaje musia byť opatrenia nadimenzované. Metodika je štandardná a nebola spochybnená ani hygienickými stanicami, ani zdravotným ústavom. Ak by MŽP SR malo nejaké pochybnosti, určite by nám boli správu vrátili na prepracovanie a doplnenie. V ďalšom postupe bude autorizovanou osobou spracovávaný posudok. Ten sa bude vyjadrovať aj k tejto metodike, čiže bude to kontrolovať ešte niekto iný. Samozrejme, táto metodika nie je striktné daná, iste sa to môže robiť aj inou metódou.

c) Neurobili ste to podľa zákona a odvolávate sa naňho.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Ja netvrdím, že je to okrajová vec, ale v zákone nie je nikde napísané, že to musí byť v správe o hodnotení hodnotené pre 3 časové úseky. Ak by sme to tak mali, neviem, či by to prispelo k niečomu kvalitatívnejšiemu. Zákon stanovuje limity, ale nehovorí, že to máme takto robiť v správe o hodnotení.

Doplnenie Mgr. Hujo :

Ja uznávam, že ste na Slovensku jednotka v tomto smere. Na druhej strane ja si za číslami stojím, pretože metódu možno porovnať aj s inými prácami. Iste si viete predstaviť aj vedeckejšie vypracovanú hlukovú štúdiu, ale správa o hodnotení je materiál, ktorý slúži aj pre širokú laickú verejnosť a tá tomu musí rozumieť, aj keď verím, že odborníci by si ju vedeli predstaviť inakšie. Vám sa to môže zdať nedostatočné, ale ja si stojím za vstupmi. Bolo to vypracované objektívne. Som si istý, že keby ste to robili Vy, inakšou metódou, rozdiel vo výsledku by bol zanedbateľný.

d) Mali ste napísať, že ste to takto robili, že model funguje, lebo to čítajú aj odborníci. Ja nie som proti tomu, pôsobím aj v ČR, ale nikde nie je uvedená analýza obyvateľov, sú len plošné záťaž. Odpoveď, Mgr. Šikula :

V správe o hodnotení je uvedené, že obyvateľov by sme museli vyselektovávať v 10 000-och, resp. v 100 tisícoch, pretože diaľnica má vplyv na celú Bratislavu. Počítali sme s dotknutou zástavbou.

e) Môžeme skončiť konštatovaním, že táto diskusia bola obojstranne užitočná.

p. Kminiaková, Marianka

Podzemné a povrchové vody, v kapitolách sú uvedené výhody a nevýhody. Pri ovzduší som zistila, že v Marianke dochádza k nárastu imisí a to dvoj až 10 násobku.

Na str. 141 je tabuľka, kde sa hodnotili varianty a variant SPL má záporné znamienko, pretože neodľahčí Bratislavu, čo ja nepovažujem za správne, treba zohľadňovať aj sídla v bezprostrednom okolí. Malo sa to rozdeliť na úseky, v tabuľke je najviac plusov = najlepší variant, ale my v Marianke budeme mať zhoršenie.

Geológia bola hodnotená iba na základe rešerší a v RH (bod 19) bol uvedený podrobný geologický a hydrogeologický prieskum a táto podmienka nebola splnená. Je to odvážne a skutočnosť môže byť úplne iné. Chýba tiež seizmicita.

Musíte chápať obec Marianka, nechcú pôsobiť, že nechcú diaľnicu, ale keď je na násype a protihluková stena je opacha, tak s tým sa nedá súhlasiť.

Žiadame tieto podmienky uviesť do záznamu a aj my ich dáme do svojho stanoviska.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Imisie : pri modeli sa uvažovalo nielen s D4, ale aj s D1 na východnej časti úseku a s cestou I/2 , ktorá nie je v Marianke a v modeli by pre malú intenzitu nebol žiaden efekt.

Účinok vo var. 2 a 7 +1 a v SPL -1, je preto, lebo pre územia v začiatku úseku (Rača...) ak bude vybudovaná diaľnica, bude dopravne väčší efekt vo var. 2 a 7 ako pri SPL. Efekt v intenzite dopravy a v hluku +1.

Nie je pravda, že sa geológia riešila iba na základe rešerší. V rámci správy o hodnotení bola vypracovaná geologická štúdia a môžeme ju poskytnúť. Podrobný geologický prieskum je štandardne súčasťou DÚR, ktorá sa vypracováva pre výsledný variant, ktorý je odporúčený v záverečnom stanovisku Ministerstva životného prostredia SR.

Diaľnica v Marianke nie je v násype. Variant 7c (aj 7b) je v Marianke riešený v záreze, tzn. pod úrovňou terénu – konkrétne pri výjazde diaľnice z tunela je to 4 m pod terénom a v ďalšom pokračovaní 2 m pod terénom. Násyp je len na dĺžke 150 m, kde diaľnica prechádza ponad poľnú cestu. Protihluková stena sa dá vybudovať aj tak, aby nerušila okolie, ale aby doň zapadla, napr. jej zazelenením.

Obyvatel' obce Marianka

Ako sa riešilo odvodnenie tunela? Na Magistráte ste povedali, že sa bude odvodnenie riešiť aj na Marianku. Kde na Marianku? Ako? Toto je naša posledná inštancia, kde sa môžeme ohlásiť, potom sa už nebude s nami nikto zaoberať. Vy to odklepnete a my sa iba dozvieme, ako ste to odklepli. Marianka je významná obec a treba to tak chápať.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Hodnotili a zvažovali sme aj geológiu v štúdiu, ktorú vypracoval Geofos a navrhujeme zmeniť

niveletu tunela aj v smere do Marianky tak, aby väčšina odvodnenia diaľnice išla sem do Marianky a Záhorskej Bystrice, kde sú rozhodne lepšie podmienky na odvedenie vody ako vo Vajnorochoch. Nie je to vaša posledná možnosť k vyjadreniu, to určite nie. Budete sa vyjadrovať ako obec aj v územnom konaní pri vydávaní ÚR pre diaľnicu.

Práve, že aj my vnímame Marianku ako významnú obec a vaše pripomienky berieme, je potrebné sa s nimi zaoberať a sme radi že sú, aby sa dalo s nimi ďalej pracovať.

Obyvatel' obce Marianka

Nedalo by sa diaľnicu prekryť – nie tunel, ale prekryť, a tým by sa dostali emisie aj hluk až za križovatku Záhorská Bystrica ? Aká je perspektíva výstavby diaľnice?

Odpoveď Ing. Jurkovič :

Technicky by sa diaľnica samozrejme dala prekryť. Dnes je už vozový park v drvivej väčšine vybavený katalyzátormi a automobily za 20 rokov budú jazdiť aj na nové zdroje energie – napr. elektromobily a iste sa aj niečo nové vyvinie, takže sa dá očakávať, že v budúcnosti nebudú automobily takým veľkým znečisťovateľom ovzdušia. Výsledky imisnej štúdie predpokladajú minimálne znečistenie ovzdušia – hlboko pod povolený limit.

Realizácia sa podľa najnovších plánov predpokladá v rokoch 2013 – 2018.

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 15.6.2011 v Marianke

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal pán starosta. Zástupkyňa NDS Ing. Daniela Okuliarová uviedla, že verejné prerokovanie Správy o hodnotení podľa zákona č.24/2006 Z.z. bolo 12.05.2011 v Lozorne pre obce Lozorno, Stupava a Marianka. Dnešné rokovanie sme zvolali po dohode s pánom starostom na podnet občanov Marianky, ktorý chceli správu o hodnotení prerokovať aj v Marianke. Stanoviská obce aj občanov adresované na MŽP SR je možné poslať do 25.06.2011.

Program dnešného rokovania :

1. Prezentácia správy o hodnotení
2. Diskusia

Ďalej oznámila, že z dnešného rokovania bude vyhotovený záznam, ktorý dostanú zástupcovia jednotlivých obcí a po ich overení bude zaslaný na MŽP SR. Predstavila spracovateľov Štúdie realizovateľnosti a účelnosti, správy o hodnotení, zástupcov Magistrátu a navrhovateľa a udelila slovo zhotoviteľovi správy o hodnotení.

Po odprezentovaní správy o hodnotení bola otvorená diskusia.

p. starosta Marianky, p.Jurika

Obec presadzovala variant 7c, pretože mal najdlhší tunel, ale považujú ho za nedostatočný. Požadujú tunel predĺžiť až po koniec katastrálneho územia Marianky.

Odpoveď, Mgr. Šikula: Technické riešenie sme prevzali od Dopravoprojektu zo ŠRaÚ. Štúdia bola vypracovaná na mapových podkladoch bez zamerania územia a v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (v DÚR) bude územie zamerané, požiadavka predĺženia tunela bude preverená a ak to bude možné bude tunel predĺžený. Môžu si to skontrolovať v rámci prerokovania DÚR a DSP s obcou.

Požiadavka z pripomienok k Zámeru predĺžiť tunel, bola zohľadnená a zapracovaná v ŠRaÚ a vlastne z dôvodu ich zapracovania vznikli podvarianty 7b a 7c.

Doplnenie Ing. Jurkovič: Požiadavka predĺženia tunela až po cestu I/2 nebol možný, pretože limitom bola mimoúrovňová križovatka (MÚK) Záhorská Bystrica (D4,I/2), ktorá je vybudovaná tak, že diaľnica je v hornej úrovni. Toto som už vysvetľoval Ing. arch. Stateľovi na verejnom prerokovaní v Lozorne, ktorý chcel riešiť MÚK opačne – D4 dole a cesta I/2 v hornej úrovni. Ide aj o pozdĺžny sklon v tuneli, ktorý je ideálny do 2% (teraz je 1,72%). Pri strmšom sklone je potrebné budovať prídavný pruh pre pomalé vozidlá, to znamená, že pri takomto riešení budú vyššie imisie. Poloha diaľnice je totožná z trasou nultého okruhu, ktorý je v územnom pláne

Marianky a diaľnica prechádza za kopcom, ktorý oddeľuje obec od diaľnice.

Doplnenie Ing. Okuliarová : Ak sú obavy o prekročenie hluku, v každom ďalšom stupni PD bude hluková štúdia aktualizovaná a podľa jej výsledkov budú navrhnuté PHS.

Predĺženie tunela žiadame po km 16,6, to je po koniec k.ú. Marianky.

p. Augustínová, Marianka

Naše zdravie je najdrahšie, sme tu preto, že dávame návrh a za ním si stojíme, tzn. predĺženie tunela ako hovoril pán starosta.

p. Jackamin, Marianka

Branisko sa vybuďovalo s jednou dierou. Budeme mať jednu alebo dve diery?

Odpoveď, Ing. Okuliarová : Budú vybudované hneď dve tunelové rúry.

p. Gašparovič, Marianka

Ako NDS zagarantuje PHS, keď Jarovce sú bez PHS? Bude PHS súčasťou diaľnice D4? My žiadame predĺženie tunela aj zvýšenie PHS viac ako 2m.

Odpoveď, Ing. Okuliarová : Čo sa týka diaľnice D2 a Jaroviec, tak pri uvedení diaľnice D2 do prevádzky, bola intenzita dopravy taká, že PHS nebolo potrebné budovať, nakoľko aj obec Jarovce bola podstatne ďalej od diaľnice D2. Enormným nárastom dopravy po vstupe Slovenska do EÚ, ako aj novou výstavbou Jaroviec smerom ku diaľnici je dnes potreba budovania PHS opodstatnená. Pretože sa pripravuje diaľnica D4, ktorá taktiež prechádza v blízkosti Jaroviec, bude otázka hluku riešená komplexne pre obe diaľnice.

PHS bude súčasťou diaľnice, nakoľko PHS sú navrhnuté už v tomto stupni projektu a bude sa realizovať súčasne s výstavbou diaľnice.

p. Hargoš, Marianka

Hluková štúdia spĺňa normy – neviem aký hluk povoľuje norma, ale aj na Račianskom Mýte sú tiež splnené. Bolo tu ticho a budeme tu mať hluk ako na Račianskom Mýte.

K sklonovým pomerom. Vajnory tiež trvajú na tuneli, aj tu by to vyhovovalo, chápem, že by bolo potrebné zmeniť sklonové pomery, ale je to riešiteľné a vyriešil by sa aj hluk. Tak prečo nemôže byť tunel až po križovatku Záhorská Bystrica?

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Všetko je technicky riešiteľné, ale potrebujeme vedieť vaše opodstatnené a relevantné požiadavky. Limity hluku sú nastavené zákonom, resp. Nariadením vlády a sú nasledovné iné limity pre starú zástavbu, kde hluk na existujúcej ceste pribúda a iné pre na novostavby. Súhlasím s tým, že teraz ste zvyknutí na ticho a aj keď bude pozadie dopravy z diaľnice čiastočne počuť, rozhodne to nebude hluk, ktorý je na Račianskom Mýte.

Limity v EÚ a v ČR (a do minulého roku aj na Slovensku) sú 50dB/noc a 60dB/deň. My sme pracovali s nižšími, prísnejšími a pre ľudí prijateľnejšími limitmi: 45dB/noc a 50 dB/deň.

Doplnil Ing. Tokoš : Ja by som len doplnil kolegu k Račianskemu Mýtu. Pracujem na meste 35 rokov a európska smernica k problémom zvyšujúceho sa hluku v mestách nariadila v prvej fáze zabezpečiť hlukové mapy, ktoré Magistrát v roku 2006 zabezpečil. Táto mapa preukázala prekročenie hluku na Račianskom Mýte od 5 do 20 dB. V druhej fáze podľa uvedenej európskej smernice je potrebné vypracovať akčný plán, podľa ktorého sa budú robiť opatrenia na zníženie hluku, nie však protihlukovými stenami, ale inakšie, napr. opatreniami na fasáde domov a pod. Sú s tým problémy – napr. kto to bude platiť a pod. Ešte by chcel k histórii nultého okruhu pripomenúť, že prvé návrhy cestného okruhu Bratislavy sa začali pred 35 rokmi, v roku 1977 - 78. Presnejšie boli rozpracované v roku 1984, kde bolo navrhnutých 7 alternatív, z ktorých jedna prechádzala aj v okolí Senca. Okres Senec poslal stanovisko, že oni takúto cestu nepotrebujú a nech si ju Bratislava rieši vo svojom katastrálnom území. Preto je od roku 1992 nultý okruh prvýkrát navrhovaný a nakreslený na hranici k.ú. mesta Bratislavy.

Je dobre, že sa občania môžu vyjadriť a uviesť svoje požiadavky k hlukovej situácii od začiatku projektu, pretože je to vaše právo, ale aj povinnosť voči ďalším generáciám.

p. Makovický, Marianka

Žiadam, aby moje pripomienky boli zaznamenané v zázname. Oficiálne bolo prerokovanie v Lozorne a tu je iba informácia?

Odpoveď : Nie, aj toto je riadne prerokovanie správy o hodnotení.

V poriadku. Posúvate naše požiadavky do ďalších stupňov PD, chceme to riešiť teraz v správe o hodnotení. Hovorím aj za občanov Marianky, Záhorskej Bystrice a Občianskeho združenia žiadame vás, aby ste sa vysporiadali s našimi požiadavkami teraz v správe o hodnotení resp. v Záverečnom stanovisku.

Odpoveď, Ing. Okuliarová : Proces posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. je o posudzovaní technicky navrhnutých variantov (v tomto prípade v ŠRaÚ) a ich únosnosti v území. Technické zmeny, ktoré požadujete – predĺženie tunela je možné riešiť len v technickej dokumentácii, ktorá bude nasledovať po ukončení procesu posudzovania. Proces posudzovania diaľnice na ŽP sa končí vydaním Záverečného stanoviska – vydá ho MŽP SR. V ňom budú vymenované všetky opodstatnené požiadavky pre ďalší stupeň projektovej dokumentácie (PD), tzn. pre DÚR. Bez splnenia týchto požiadaviek nebude vydané územné rozhodnutie pre diaľnicu.

p. Kováč, Marianka

Akú životnosť má tunel? Prečo je nárast dopravy iba do roku 2040?

Z ničoho nič sa vybudovala križovatka Záhorská Bystrica, prečo najprv križovatka? Najprv malo byť ostatné a až potom križovatka. Križovatka Záh. Bystrica sa postavila a teraz ako? To technické riešenie bude uprednostňované? Ale takéto dielo sa musí pripravovať v súlade s normami, a je potrebné, aby investor budoval to, čo sa dá odôvodniť. Marianka je nadštandardné mesto a vadí jej hluk z diaľnice. Všetko má byť hneď a nie sľubovať, že potom to bude. Vy ste fundovaný človek, odborník, povieť čo chcete aby sme nerozumeli.

Hovorí sa, že výrub z tunela sa bude voziť cez obec Marianka do kameňolomu, bude to v pripomienkach. Aj ja som robil v projekcii a všetko by sa malo robiť podľa najnovších poznatkov.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Životnosť tunela je viac ako 100 rokov.

Všetky stavby diaľnic sa pripravujú nielen na Slovensku, ale aj v iných štátoch EÚ na návrhové obdobie 20 rokov + rezervy. Pri hodnotiacich štúdiách to tiež 20, resp. 30 rokov. Nikde na svete sa nebudujú diaľnice (ani v Rakúsku a Nemecku) hneď ako 6, resp. 8 pruhové, pretože za x rokov to bude doprava taká, že to bude treba. Vždy sa to buduje na nejaké reálne obdobie, pretože v priebehu rokov sa môže všeličo stať, ako napríklad náš vstup do EÚ a vtedy sa to rieši napr. skapacitnením komunikácie, hľadaním nového koridoru a pod., aby sa doprave uľavilo. To isté platí aj pre ŽP – iste máte internet a čítali ste, že automobily na vodíkový pohon dnes už nie sú žiadnym prekvapením, pretože dnes sa vyrábajú a zavádzajú do sériovej výroby, ale riešiť dnes to, čo bude v emisiách za 100 rokov by bola utópia. Preto sa navrhuje na 20 rokov a hlukové a emisné štúdie pracujú s existujúcim vozovým parkom a počíta sa s maximálnym prognózovaným dopravným zaťažením.

Všetky stavby sú pripravované a budované nielen na základe pripomienok dotknutých obcí, ale samozrejme aj v súlade s platnými normami a investor diaľnice buduje iba to, čo sa dá odôvodniť. Napr. diaľnica vyhovuje normám a limitom, ale ľudia nemusia byť spokojní napr. s hlukom. Je možné vybudovať nadštandardné riešenie, ale tak, aby bolo zdôvodniteľné, pretože ide o štátne peniaze, použitie ktorých je pod drobnohľadom nielen investora, ale aj ostatných občanov, ktorí môžu namietat ich neefektívne mŕňanie. Iste sú vybudované aj nadštandardné riešenia, ktoré museli byť tiež odôvodnené a Marianka je nadštandardné mesto a môže sa uvažovať aj s nadštandardným riešením.

Na prerokovaní v Lozorne sme sa dozvedeli, že sa má voziť výrub z tunela cez obec do kameňolomu. Nevieme odkiaľ sa táto informácia objavila, pretože investor o tom vôbec neuvažoval. Ale je to podnetná informácia a jedna z vašich pripomienok môže byť jednoznačná,

že nesúhlasíte s tým, aby bol výrub z tunela vyvázaný cez obec.

Ak by malo byť vybudované všetko hneď, nebolo by pripomienok dotknutých subjektov počas jej prípravy, ktoré je možné zapracovať do nasledujúcich dokumentácií, ktoré sú podrobnejšie a zohľadňujú opodstatnené pripomienky pred samotnou výstavbou.

Doplnenie, Ing. Jurkovič : Križovatka Záhorská Bystrica sa nevybudovala načierno! Vybudovala sa v rámci stavby D4 Záhorská Bystrica – križovatka Devínska Nová Ves (pracovný názov križovatka Stupava juh) presne podľa projektu bývalého nultého okruhu, ktorý ja v ÚP obce. Táto stavba sa neprojektovala bez nadväzností na predchádzajúcu stavbu Ivanka sever – Záhorská Bystrica a nasledujúcu stavbu Devínska Nová Ves –št.hr. SR/RR. Práve naopak, križovatka začiatku jednej stavby je koncovou križovatkou predchádzajúcej stavby. Bez týchto predpokladov by nebolo možné technicky riešiť stavby, ktoré na seba nadväzujú. Skôr ako sa táto stavba začala realizovať, boli dokumentácie (DÚR,DSP) prerokované s obcami a so všetkými dotknutými orgánmi a organizáciami. Aj v Marianke bolo prerokované územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Trasa diaľnice je presne taká aká bola navrhnutá v nultom okruhu. Riešila sa v nadväznosti na ostatné stavby D4. Táto trasa je presne to, čo máte v územnom pláne obce a nie je možné, aby starosta nevedel, čo má v územnom pláne. Ako mohli byť vydané stavebné povolenia pre rodinné domy, ktoré sa priblížili k diaľnici na 138 m bez upozornenia, že raz tade pôjde kapacitná komunikácia a dnes blízkosť diaľnice pri nových rodinných domoch občanom prekáža.

Z technického hľadiska – čo sa týka zníženia pozdĺžneho profilu, skôr to vidím technicky ako problém, ale možnosť riešenia nadštandardných PHS, aj keď to nevyplýva z hlukovej štúdie, to áno, to ak sa zdôvodní, nie je problém.

Vzhľadom na zvýšenie pozdĺžneho profilu tak, aby sa niveleta dostala pod úroveň terénu bude asi problém. Pre väčší pozdĺžny sklon, by bolo potrebné podľa normy vybudovať ďalší jazdný pruh pre pomalé vozidlá. Ďalší vážny problém by bol, že pri zmene úrovni v križovatke Záhorská Bystrica by bolo nutné zbúrať všetko to, čo sa teraz postavilo – nový most na ceste I/2 cez Mariansky potok, zbúrať celú cestu I/2 a zdvihnúť niveletu až po ČSPH v Záhorskej Bystrici a opačne to isté smerom do Bratislavy. Skôr by som odporučil nadštandardné riešenie PHS.

p. Olexa, Marianka

Treba chápať naše obavy. Vieme, ako sa načierno stavali diaľnice, akože archeologický prieskum a nebolo to tak dávno.

Verím, že sa naše pripomienky dostanú do ďalšej prípravy diaľnice, ale predĺži sa tunel ak nebudú peniaze? Ak nebudú peniaze na predĺženie tunela aké budú vysoké PHS? Aký bude násyp za Mariankou 2m, 4m?

Koľko to bude stáť ? Máte na to peniaze?

Odpoveď, Ing. Okuliarová, Mgr. Šikula:

Nevieme o diaľnici, ktorá by sa stavala načierno, to by reálne nebolo možné. Vaše pripomienky sa určite dostanú do záznamu a tým aj do záverečného stanoviska. Reálnosť predĺženia tunela tak ako ho požadujete, nie je ani tak otázkou financií ako technického riešenia, ktoré je možné overiť v DÚR. Bude potrebné zohľadniť technické parametre diaľnice (jej smerové a výškové vedenie) v nadväznosti na nasledujúci úsek, ktorý už bude v tom čase v prevádzke.

Ak bude technicky možné predĺženie tunela, toto sa prejaví aj v nákladoch na stavbu diaľnice a bude sa s tým počítať v rozpočte stavby. Investor teraz nemá určitú čiastku financií, pretože sme momentálne v predprojektovej príprave posúdenia vplyvov na technické riešenie. Ak sa v Záverečnom stanovisku objaví, že v Marianke je potrebné vo variante 7c predĺžiť tunel, bude to zahrnuté v rozpočte a investor si podľa toho pripraví financie na stavbu. Ak by nebolo technicky možné predĺženie tunela, tak tunel po výstupe z masívu Malých Karpát bude predĺžený o 500m, ďalej pôjde v záreze a v mieste križovania s poľnou cestou vystúpi do násypu 6m a tam je navrhnutá PHS 3m – ak sa preukáže, bude 4m, prípadne viac. Hluková štúdia sa bude aktualizovať v rámci DÚR.

p. Zálišová, Marianka

Záleží nám na kľudnej Marianke v čistom prostredí a preto chceme, aby diaľnica bola čo najďalej od našich obydľí. Stále nám hovoríte, že si to musíme ustrážiť, ale my občania Marianky chceme povedať, že toto stanovisko je pre nás podstatné a závažné a my ho dáme pánu starostovi. Nepotrebujeme si nič strážiť, pretože naše stanovisko je podstatné a vážne.

Aké bude majetko-právne vysporiadanie? Budete pozývať ľudí, alebo ako?

Odpoveď, Mgr. Šikula, Ing. Okuliarová:

Bolo by to najlepšie, keby sme sa teraz dohodli a tak to ostane. Ale právny stav je taký, že my občania si to musíme ustrážiť, pretože všetko čo sa bude ďalej pripravovať sa bude tiež zverejňovať. Ak máte dôveru v pánovi starostovi, minimálne on vám to postráži. Je správne, že sa občania chcú aj ďalej zaujímať ako sa zohľadnia ich pripomienky. Nejde to tak, že tu sa dohodneme a viac sa nestaráme. Takýto postup je aj pri iných projektoch, napr. pri ÚP obce, aby vedeli napr. aké stavebné zámery obec má.

Výkup pozemkov sa bude robiť v rámci DÚR, po zameraní územia budú identifikovaní majitelia pozemkov, budú vyzvaní k podpisu zmluvy a pozemky budú vykupované ako stavebné pozemky odhadnuté súdnym znalcom za ceny, ktoré sú v mieste obvyklé.

p. Brestovanský, Marianka

Je táto cesta podmienená EÚ, alebo máme trpieť za niekoho iného? Povedali ste, že D4 odľahčí ČR, Rakúsko a Maďarsko, ale ako to odbremení? A prečo potom ide tadeto a nie cez Lozorno? Za socializmu sme trpeli ako zániková obec a teraz máme byť svetová? Pripravuje sa diaľnica D4 v súlade s rýchlostnou cestou S8 v Rakúsku? Prečo by sme sa mali podmieňovať nejakej inej krajine? Dlhé roky sme sa prispôbovali inej krajine, tak prečo sa máme prispôbovať aj teraz?

Odpoveď, Ing. Okuliarová :

Obidve komunikácie – rýchlostná cesta S8 a diaľnica D4 sa pripravujú od začiatku v spolupráci oboch investorov ako prepojenie Bratislavy a Viedne. Nultý okruh bol takto navrhnutý ešte pred vstupom Slovenska do EÚ, takže dnes sa nepodmieňujeme ani neprispôbujeme nikomu inému. Pre obe komunikácie D4 a S8 je uzavretá medzištátna dohoda, na základe ktorej sa bude postupovať až do realizácie oboch komunikácií.

Možno bolo treba ešte povedať, že diaľničný ťah D4 je rozdelený na 5 stavieb: Kittsee – križovatka Jarovce je už v prevádzke, Jarovce – Ivanka sever, je pred ukončením procesu posudzovania, Ivanka sever - Záhorská Bystrica, to dnes prerokovávame, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves je vybudovaná v polovičnom profile pred odovzdaním do prevádzky a posledná stavba je Devínska Nová Ves – št.hranica SR/RR, sa napája na rýchlostnú cestu S8 a je tiež pred ukončením procesu posudzovania.

Križovatka Záhorská Bystrica je súčasťou stavby Stupava juh (križovatka Záh. Bystrica – križ. Devínska Nová Ves), ktorá je samostatná prevádzkyschopná stavba diaľničného ťahu D4, t.č. budovaná v polovičnom profile. Na ňu bude nadväzovať stavba Ivanka sever – Záhorská Bystrica z východu a stavba Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR zo západu. Ani jedna zo stavieb ťahu D4 nie je uprednostňovaná, všetky na seba nadväzujú v spoločných križovatkách. Nie je možné začať stavať celý 50 km ťah diaľnice D4, pretože nie je naraz ani toľko peňazí, a vždy sa to stavia tak (aj pri diaľnici D1, aj pri D2 sa postupovalo rovnako), že sa celý ťah rozdelí na prevádzkyschopné stavby, čo znamená od križovatky po križovátku tak, aby sa predchádzajúca a nasledujúca stavba na ňu v križovatke napojila. Tak sa postupne vybuduje celý navrhovaný a pripravovaný ťah.

Čo sa týka odľahčenia od dopravy, diaľnica D4 odľahčí Bratislavu, pretože po nej pôjde nielen tranzitná, ale aj zdrojová a cieľová doprava Bratislavy – napríklad z Rače a Vajnora do Devínskej Novej Vsi, alebo aj smerom na Jarovce, Rakúsko či Maďarsko. Zároveň bude tranzitná doprava prepojená z diaľnice D1 križovatkou Ivanka sever na diaľnicu D2 (križovatka Záhorská Bystrica), alebo opačne do križovatky Jarovce na D2.

Čo sa týka navrhovaných variant, všetky varianty 2, 7 a SPL sú rovnocenné a konečný variant pre ďalšiu prípravu bude odporučený MŽP SR v Záverečnom stanovisku.

p. Ďurišová, Marianka

Som sklamaná z tohto projektu. Marianka je nádherná, načo tu dávate diaľnicu? Vybudujete diaľnicu v takomto mieste kde chodí obrovské množstvo ľudí nielen z Bratislavy, ale aj zo zahraničia. Robia sa tu masové podujatia, čo zostane z tejto krásy? Keď toto urobíte, hrozne poškodíte toto územie.

p. Piršel, Marianka

Nadväzujem na predchádzajúci príspevok. Ak ste posudzovali var. 7c, že bude mať minimálny zásah, ale 6m násyp a 4m vysoké PHS je príšerný zásah do prírody a predĺženie tunela je logický návrh aj pre zníženie hluku. Ak by bol nejaký zlomyseľný človek a chcel by zahlučniť a zasviniť všetky 3 obce – Stupavu, Mást a Marianku, stačí dať križovátku na najvyššie miesto – kto si to aj mohol takto dovoliť dať? Ja neviem, aký má mať sklon diaľnica, ale hovorím vám, že ak toto dáte tak veľmi poškodíte krásne územie v Marianke.

Reakcia Mgr. Šíkula,

Ja zareagujem na tieto dve pripomienky. Neviem, či si dobre rozumieme a či ste správne pochopili, kde má byť diaľnica vedená. My sme robili celoročný monitoring bioty a máme toto územie podrobne prechodené a variant 7c je vedený územím, kde sú dnes skládky sute, je tam veľa čiernych skládok, veľa polo udržiavaných záhradok, je tam veľa ruderalu (buriny) a smetia. Je to najmenej pekná časť Marianky, ktorá je inakšie bez debaty skutočne krásna. A po výstavbe diaľnice sa územie zrekultivuje a budú tam vysadené náhradné výsadby a toto územie bude vyzerat' minimálne o 50% lepšie.

Myslím si, že je dosť neférové hovoriť nám, že všetko zničíme, že je to necitlivý zásah a podobne. Takáto tvrdenia musím odmietnuť. Podľa vizualizácie, ktoré sa urobili v rámci správy o hodnotení nerobí diaľnica s PHS žiadne nepriaznivé pohľady v území. Je to síce novostavba, nový prvok, ale jej umiestnenie je v takej polohe, že nenaruší ráz krajiny.

Áno, Marianka je skutočne krásna a navštevovaná ľuďmi aj zo zahraničia, ale trasa variantu 7c podľa vizualizácie, ktoré sa urobili v rámci správy o hodnotení, nerobí diaľnica ani s PHS žiadne významné a nepriaznivé pohľady v území.

Doplnenie Ing. Jurkovič :

Rád by som sa vrátil v tomú páňovi, ktorý asi hovoril o inom variante. Bol taký variant, kde bola diaľnica vedená v násype 4 až 12 m a na dĺžke asi 900m, ale od toho sa upustilo, pretože boli k tomu pripomienky. A neviem či hovoríme o tom istom variante, pretože dnes je trasa vedená so zapustením pod terén. Môžem Vám prečítať v akých výškach voči terénu diaľnica ide : pri vyústení z portálu mínus 4 m pod terénom, v pokračovaní mínus 2 m pod terénom a tých plus 6 m čo spomínate je len na dĺžke asi 150m, pri premostení poľnej cesty a v ďalšom pokračovaní je to plus 2m, nie 6 m ako tu stále rozprávate. A ešte by som rád povedal, že trasa diaľnice z tunela ide za terénnou vyvýšeninou, ktorá je od obce, takže aj tento kopec oddeľuje diaľnicu od Marianky.

p. Augustínová, Marianka

Bolo to neúčtivé k Mariančanom. Tie skládky sú tam preto, lebo to je dopad toho, že je to priestor pre diaľnicu.

Je riešiteľná naša požiadavka predĺženia tunela? Križovatka Záhorská Bystrica tam už stojí, je súčasťou variantu 7c a k nej sme sa nemohli vyjadriť. Vy nás diaľnicou izolujete, sme prepojení so Stupavou aj rodinne a ako to bude s európskou cyklotrasou? To ste nám napríklad nepovedali. Čítala som na internete, že kamene sa budú voziť cez Marianku. Chceme záväzné stanovisko, že je technicky možné tunel predĺžiť, či budú cyklotrasy funkčné a že sa kamene nebudú voziť cez Marianku, lebo je tu iba jedna cesta a ani tá nie je slušná, takže žiadame, aby sa cez Marianku nevozilo to, čo sa vyťaží z tunela.

Reakcia , Ing. Jurkovič :

Nikto sa nechce Mariančanov dotknúť, ale územie, kde pôjde diaľnica je naozaj také a presne preto, ako ste povedali, lebo je rezervované pre diaľnicu. Takže občania vedia, že priestor pre nultý okruh/diaľnicu sa tu rezervuje už dávno. Stále hovoríte o 6m násype a 4 m stenách, ale už som to hovoril, že diaľnica je za terénnou vyvýšeninou a pod úrovňou terénu.

Áno, požiadavka predĺženia tunela je technicky riešiteľná, len je otázka či je aj potrebná. Ja som to už hovoril aj v Lozorne, že meniť niveletu diaľnice nie je potrebné, ale tunel môže byť aj presypaný, ale k takémuto riešeniu musí byť dohoda kompetentných.

Vozenie materiálu z tunela do kameňolomu je pre nás úplná novinka. V Lozorne som videl, že pán Stateľov rozdával nejaké papiere, je to podľa mňa úplný nezmysel. Materiál z tunela sa použije pri výstavbe diaľnice, pretože tam ho bude nedostatok. Nechápem, prečo by sme ho mali voziť do kameňolomu. A nakoniec, máte starostu a každý krok, ktorý by si niekto vymyslel urobiť v obci, musí byť odsúhlasený obcou.

Doplnila Ing. Okuliarová :

Všetky cesty, ktoré dnes spájajú obce, resp. poľné cesty a rovnako aj cyklotrasy, ak budú prerušené diaľnicou budú nahradené a rovnako funkčné, možno nie vždy v tých istých trasách, ale máličko posunuté, aj po vybudovaní diaľnice. Je to povinnosť podľa zákona.

Všetky cesty, ktoré budú používané na staveniskovú dopravu, budú po ukončení stavby opravené a uvedené do pôvodného stavu.

p. Vališ, Marianka

Je podľa vás 130 m od rodinných domov viest' diaľnicu dostatočná vzdialenosť? Poďme si to pozrieť, lebo mne sa zdá, že je to riešené od stola! Ľudia majú z toho skepsu, že budú mať diaľnicu rovno pred domami. Ako by ste reagovali vy na takúto situáciu? Tak to poďme nejako riešiť.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Skôr, ako vám odpoviem, sa vás opýtam, hovoríte poďme hľadať riešenie, čo je podľa vás riešenie?

p. Svarovská, Marianka

To riešenie, ktoré tu stále zaznieva – vnoriť to do zeme čo najskôr pred dedinou, aby to išlo popod zem a vyjsť v Rači, aby ste nepreťali rodinné vzťahy so Stupavčanmi, Borinčanmi, Bystričanmi, lebo tá diaľnica pretne rodinné vzťahy a migračné ťahy zvierat. Všetko, čo ľudia chcú je, aby ste tú vec zapustili do zeme.

Odpoveď, Mgr. Šikula :

Mňa len mrzí, že to tu všetci profilujete tak, ako keby sme my boli nepriatelia, ako keby sme vám tu chceli niečo vnútiť. Snažte sa nás pochopiť, aby sme dospeli k nejakému cieľu, musíme sa chápať navzájom. Ja by som chcel reagovať na pána Vališa. 100 percentne mu rozumiem a chápem to, ale skúsím to z druhej strany. Ja keď mám posudzovať nejakú vec a idem do územia, kde je plánovaná cesta, alebo diaľnica 10, alebo 20 rokov, tak občania, resp. starostovia si povedia, ktovie kedy tá cesta pôjde a či vôbec pôjde a začnú si stavať svoje rodinné domy stále bližšie a bližšie k tej ceste. A keď sa pýtajú niekde na stavebnom úrade oni povedia, nebojte sa, oni vám tam postavia PHS, alebo sa to prinajhoršom dá do tunela. A ja si už viem predstaviť, ako na mňa útočia desiatky občanov a žiadajú, aby som ich pochopil, že staviame diaľnicu 100m od rodinných domov a že je to tragédia. Áno, je to tragédia, ale tá chyba sa stala niekedy v minulosti, keď vám niekto pripravoval územný plán, ale dal povolenie na výstavbu domov. Ja keď si budem kupovať pozemok na výstavbu rodinného domu, tak si pozriem územný plán, či sa v blízkosti neplánuje nejaká cesta, alebo nejaká diaľnica a nebudem si tam rodinný dom stavať. Ale, ak tam zostanem, tak musím bohužiaľ počítat' so všetkými nepríjemnosťami, ktoré to obnáša. Dnes nikto nepovie, že postavil dom v smere k diaľnici. Ak si takto postavím dom je to hrozné, ale podľa našich modelov, ale aj v realite, keď tam bude PHS tak nám to vychádza. Povolené limity pre hluk budú dodržané a za PHS je naozaj relatívne ticho, normy sú splnené a investor to môže stavať. Nehovorím, že to bude dobre. My tu naozaj neobhájujeme niečo a nie

sme diablove advokáti. My sme dostali zámer, ten sme posúdili či spĺňa alebo nespĺňa predpísané limity a s výsledkami posúdenia sme vás oboznámili. V správe o hodnotení je veľa detailov, ktoré sme riešili a o ktorých som možno nehovoril, napr. riešili sme cyklotrasy, migráciu zveri robili sme ročný monitoring bioty. Myslím si, že nie sme tu preto, aby sme sa vzájomne presviedčali, ale aby sme vám vysvetlili, čo sme posudzovali a k akým záverom sme prišli. Nehovorím, že tá diaľnica tu bude pre vás pohodou, ale je pre územie únosná. Sme radi, že poznáme vaše pripomienky čo vám vadí, čo nie, čo by ste chceli a to sa bude v tých ďalších stupňoch zohľadňovať a dopracovávať. A toto hovoríme od začiatku. Toľko k príspevku p. Vališa.

Viac ľudí bez predstavenia:

Ako by ste reagovali na to vy ?

V Marianke bývajú ľudia aj 100 rokov, možno 150 rokov, tu bývajú rody, to je stará dedina s históriou.

Kedy sa schválil variant 7c ?

Nikto tu nie je proti diaľnici, je to tu roky rokúce, ale každý sa pýta, prečo to nezapustíte pod zem na začiatku chotára, pán architekt odpovedá, lebo je to drahé. A že sa to technicky nedá. Povedzte, bude to drahšie, keď to pôjde pod zem? Marianka je historická, kultúrna, cirkevná pamiatka, je to veľmi rázovitá obec, akú inde na Slovensku nemáme, tak mi povedzte aký je to rozdiel, o koľko to bude drahšie? Alebo je drahšie to, čo ste navrhli vy? Viete mi to povedať aspoň rámcovo aký je to finančný rozdiel? Odpovedzte mi !

Reakcia, Mgr. Šikula :

Ja som to už povedal, keď som si išiel zariadovať bývanie, išiel som pozrieť do územného plánu obce, aj kraja a podľa toho som sa orientoval. Proste, nekúpil som si bývanie tam, kde sa plánuje cesta. Isteže, ľudia tu bývajú veľmi dávno, ale domy na tom kopci, ktorý je najbližšie k diaľnici nemajú ani 10 rokov.

Doplnila Ing. Okuliarová, Ing. Jurkovič

Žiaden variant nie je schválený, všetky sú rovnocenné, ale trasa nultého okruhu, ktorý máte v územnom pláne a v ktorom je riešený var. 7c bola schválená v roku 1998.

Odhadovať náklady na predĺženie tunela by nebolo férové. Tak sa to nerobí. Budeme to vedieť vtedy, až sa to vyprojektuje. A tunel bude určite drahší. Už sme to tu hovorili.

Vaša požiadavka bude v zázname, zrejme aj v stanovisku obce a bude sa s ňou uvažovať. A odborne spôsobilá osoba, ktorá bude vypracovávať posudok bude s vašou požiadavkou relevantne nakladať. My budeme vašu požiadavku posúvať ďalej. Záruky vám nemôžeme dať, ale budeme to prenášať ďalej.

Čo sa týka technických vecí, až ďalší stupeň PD môže tieto veci preverovať. My sa tomu nebránime, bude to podmienka a bude sa s tým nakladať v ďalšom stupni dokumentácie. Čo sa týka financií, to bude tiež vypočítané v ďalšom stupni PD, to vám nemôžeme povedať tu od stola, ale určite sa s tým dá niečo robiť.

Doplnil Ing. Jurkovič :

A ja som nepovedal, že sa to nedá urobiť, tunel sa dá urobiť aj v násype – jednoducho sa presype. A nehovorte, že pútnické miesto bude diaľnicou zdevastované, že stratí svoj ráz. To nie je pravda.

p. Šenkejšová, Marianka

Aké časové obdobie predpokladáte pre výstavbu diaľnice?

Odpoved', Ing. Okuliarová :

Podľa posledného investičného plánu sú roky výstavby: 2013 – 2018

Kým dôjde k realizácii je potrebné verejnou súťažou zabezpečiť vypracovanie DÚR, zabezpečiť ÚR (jeden rok), majetkoprávne vysporiadanie, zabezpečiť vypracovanie DSP, stavebné povolenie (jeden rok), vypracovať realizačnú dokumentáciu (jeden rok), súťažou zabezpečiť zhotoviteľa stavby a až potom sa môže začať výstavba.

p. Brestovanská, Marianka

Chcem povedať, prečo ľudia takto reagujú. Diaľnica nebude pre Marianku. My sme orientovaní inakšie. V Marianke sa budoval vysoký plynovod, znehodnotil nám pozemky, vybudovali ste ten obchvat, či čo to je v Máste, nám ste zvýšili náklady, pretože my sa už nedostaneme hneď pri kaplnke doprava do Stupavy, my musíme ísť do Záhorskej Bystrice, preto vám už ľudia neveria, podviedli nás s plynom, podviedli nás s prípojkami, podvádzajú nás stále. Robte niečo pre to, aby ste nás nepodviedli aj vy.

Reakcia Ing. Jurkovič :

Neviem prečo by ste nemohli odbočiť do Stupavy. Vy vôbec nevítate možnosť napojenia priamo na diaľnicu D2 ?

p. Šoltéz, Marianka

Som technik, máme varianty 2a, 2b, 2c, 7a, 7b, 7c, môžeme mať v procese posudzovania aj variant 7d zapustený v celom k.ú. Marianky?

Poznám proces posudzovania a vždy je nulový variant + iné varianty. Nulový variant nebol v tabuľke. Nikde som v procese nevidel aby bolo ekonomické posúdenie variant.

Môžeme požadovať variant 7d ešte teraz v správe o hodnotení, posúdite ju ?

Odpoveď, Mgr. Šikula, Ing. Okuliarová :

To je bohužiaľ zásadné nepochopenie procesu posudzovania. Proces posudzovania nie je o tom, že sa musí vybrať nejaký variant, proces posudzovania je o zistení, či je navrhovaná trasa únosná v území. Je výborné, keď sú navrhnuté varianty, je možné ich porovnať a odporučiť tú najlepšiu. Ale primárnym účelom procesu posudzovania je posúdiť navrhovaný variant na únosnosť v území. Varianty predkladá investor, tie si nevymýšľa posudzovateľ. Ale pridať v pripomienkovom konaní počas procesu posudzovania nový variant nie je prípustné. Je to o tom, že bol prvý stupeň zámer, kde boli varianty, tie sa posúdili, bol vydaný rozsah hodnotenia, kde nám pribudlo variant omnoho viac a teraz sme na konci procesu posudzovania. Nehovorím, že sa nemôže vyprojektovať a posúdiť variant 7d, ale nie teraz v procese posudzovania. Investor by musel nechať technicky vypracovať novú variantu a tú by sme mohli následne posúdiť.

Zákon o posudzovaní v SR požaduje zaoberať sa investičnými nákladmi, je na to jedna kapitola z hľadiska realizateľnosti. V správe o hodnotení sú náklady uvedené, ale sú prevzaté zo ŠRaÚ. A už som hovoril, že pri posudzovaní sa na ekonomiku nepozeralme, len náklady uvedieme, aby bol aspoň rámcový prehľad, ktorý variant je aký drahý, ale rozhodne to nebol ukazovateľ pre vyhodnotenie variantov.

A nulový variant nebol uvedený v tabuľke preto, lebo by som porovnával nulové hodnoty vo všetkých položkách v tabuľke s aktuálnymi variantmi.

Vami navrhovaný variant zníži hlučnosť a táto požiadavka môže byť preverená v rámci DÚR.

p. Mojžeš, predseda záhradkárskej osady Stupava:

Požadujú vnoriť diaľnicu do zeme, lebo to územie už také nebude a zanikne aj záhradkárska osada. Ak to ostane takto, to územie pre nás Bratislavčanov stratí na význame a nebude to vhodné pre rekreáciu. Rekreuje sa tam 1000 ľudí.

Dr. Jánošík, hovorca NDS :

Rád by som vás oboznámil s podobnými stretnutiami, ktoré organizujeme v rámci celej republiky. Chcel by som povedať, že reagujete rovnako ako všetci ostatní občania. To znamená, že pre nás nič výnimočné. Radi by sme definovali z našej pozície čo chceme riešiť. Našou úlohou vôbec nie je sa tu s vami hádať. Máte právo na adrenalínový prejav, pretože s vami sa nikto z tých, čo to riešia nerozpráva a keď sa zvolá takéto rokovanie, idú von vášne. Na jednej strane treba pochopiť, že tento proces trvá roky rokúce a výsledkom je, že v miestach kde mala byť stavebná uzávera si ľudia postavili nehnuteľnosti. My tu nie sme tí, ktorí by mali povedať postavili ste si tu domy, no smola. A to aj na adresu projektanta – nie vždy tá argumentácia, ktorú som si vypočul je tá správna. Vašou úlohou ako obce je zjednotiť názory, zdefinovať čo potrebujete a aké máte zásadné pripomienky. Jedna vec je, že sa to odrazí v tom stanovisku,

ktoré bude v zápisnici, ktoré bude súčasťou mnohých zápisníc, ktoré pôjdu ďalej na rokovanie. Viete, ten proces je na jednej strane demokratický a na druhej problémový. My ako investor chvalabohu nerozhodujeme. Je tu vytvorený systém, aby to bolo demokratické. Je tu vytvorené MŽP SR, ktoré zozbiera všetky tie argumenty a nejakým spôsobom posudzuje a vydá ZS, že tento variant je z posúdenia najlepší z hľadiska environmentálneho a posunie to Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy je zase politická inštitúcia a odborná, ktorá má povedať, áno, toto je on. Tým sa NDS nevyčleňuje z procesu posudzovania, len zadefinovávam, že na jednej strane je to demokratické, že my investor tu nie sme valec, ale je to zabezpečované mnohými inými mozgami, ktorí by mali vyjsť v ústrety obyvateľstvu. Máme aj skúsenosti, že si obyvatelia presvedčili štát, aby postupoval podľa toho, ako si to želali. A je to len na vás. Budem konkrétny pred rokom sme boli nad Kral'ovanmi, už si nepamätám tú obec. Keď som tam išiel, bola to dolina, kde líšky dávajú dobrú noc a keď som odtiaľ odchádzal, tak to bolo o tom, že my to pretneme diaľnicou. Presne to isté, diaľnica nebude pre nás slúžiť, pôjde tu estakáda, nič z toho nemáme. Rada ku vám: zadefinujte zásadné požiadavky, ktoré má obec, s čím súhlasíte a s čím nesúhlasíte. Ďalšia rada, treba sa dať do kopy s ostatnými obcami, ktoré riešia na tejto trase ten istý problém. Otázka peňazí príde na rad až oveľa neskôr, lebo ako ste tu počuli, stavať sa to bude hodne neskôr, lebo v pláne v tomto volebnom období to nie je, má to byť v rokoch 2013-2018, takzvaným PPP projektom, to sú súčasné analýzy. My vám to teraz nevieme povedať, ako to bude realizované, pretože nie sme organizácia, ktorá zabezpečuje peniaze. Proste, my v tej príprave nejakým spôsobom pokračujeme. No a ešte raz, aby sme sa tu nemuseli vzájomne na sebe vybiť, potrebujeme od vás stanovisko. Najlepšie je, aby to riešila obec, po všetkých líniiach: po línii odbornej, politickej, po línii vyššieho územného celku. Tak je jediná možnosť preraziť so svojimi požiadavkami, aby to niekto v štáte riešil. No a posledná vec, my môžeme samozrejme trasu zapustiť, dať ju do tunela, bude to stáť samozrejme nejaké peniaze my ako NDS to nemusíme riešiť principiálne, pretože keď sa povie, že štát na to vyčlení peniaze, tak sa na to vyčlenia, len na to musí byť vôľa a tá vôľa musí byť niečím podložená. Druhá vec sú technické riešenia, ktoré sa dajú prispôbiť, ale treba brať do úvahy nejaké parametre. Rakúska strana pripravovala na rýchlostnej ceste S8 na Viedeň tunel zo strany Marcheggu, na D4 pod Moravou a pokiaľ viem, tak to vyšlo dosť neúnosné a Rakúšania zamietli tunelový variant. Dôvodom neboli len stupne vysokej hladina podzemnej vody, boli to v konečnom dôsledku dôvody ekonomické. Toto isté rieši aj slovenská strana. To znamená, že štát má problém to odfinancovať, to je realita. Na druhej strane ste tu vy obce, so zdôvodneniami svojich požiadaviek. Len som chcel povedať, aby ste chápali, že my tu nie sme na to, aby sme si vyžadovali, aby ste nám pritakali. Ešte raz, je potrebné zadefinovať čo požadujete, aby sa to niekde odrazilo a aby to niekto v štáte riešil.

p. Záviš, Marianka

Ťažko hovoriť o diaľnici, kto ich budoval a kedy a keď hľadali cestu, tak zbadali, že my tu v obci nič nemáme ani vodu, ani plyn, ani nič, tak si niekto povedal, že im sem dáme diaľnicu a dáme im to tam hore aj steny, veď oni to znesú. Prajem vám toľko zdravia, aby ste počúvali aj tých čo tu bývajú. Vám všetkým, čo akože tu bude tá diaľnica dobrá, by som vyčlenil pozemky tam pri diaľnici a s celou rodinou tam budete bývať.

p. Varga, Marianka

Pani Okuliarová, niekoľkokrát som si vypočul, dokonca pán Jánošík nám tu urobil školenie, že nič nemôžete garantovať, ale že v rámci demokracie atď. Pezincania, všetci to poznáme, blahorečia demokracii až to skončilo pri slovenskej mafii, takže toho by sme sa neradi dožili, ale aby som to zhrnul. Neustále odbočujete od základného prvku základný problém je tunel. P. Augustínová povedala filozofickú otázku – čo je väčšia hodnota, život. Moja otázka znie, či staviate diaľnice pre ľudí, alebo proti ľuďom. Mám dojem, že ich staviate proti ľuďom. Chceme jediné - predĺžiť tunel až po Stupavu. Hodnota zbúrania tej nezmyselne vybudovanej križovatky, je ďaleko menšia ako hodnota života.

p. Lysická, Marianka

Ja som technička a viem si preložiť vašu reč do čísiel. Ľahko je sľúbiť, zapustíme tunel, zapustíme rúru, lebo je to len reč čísiel. Vždy sa všetko točí len okolo jedného a to sú peniaze. Ja chcem len požiadať, keď viete sľúbiť, že sa zapustí a zasype, navýšia sa PHS a čo ja viem čo všetko ste dnes nasľubovali. Limitujúca je križovatka Záh. Bystrica od nej sa bude odrážať diaľnica. Chcem preto požiadať, keď ste robili všelijaké analýzy, tak porovnajte, čo je výhodnejšie pre štát nezmyselne zakopávať diaľnicu, ktorá nemá zmysel a zavrhnúť diaľnicu cez Lozorno, kde je priemyselný park. Vymenovali ste 15 analýz, ktoré ste robili, ale aká bude doprava v budúcnosti na jednotlivých variantoch sme nepočuli. V Lozorne sa bude priemyselný park rozširovať, tak je predpoklad, že tam bude aj väčšia doprava. Ja som proti diaľnici. Ja ju nechcem ani zakopávať, ja nechcem PHS, ja chcem, aby nastúpil zdravý sedliacky rozum. Postavme diaľnicu tam, kde sa najlepšie oplatí, tam kde bude najlepšie využitá. Urobte to tak, aby to malo zdravý rozum. Žiadam, aby bola vypracovaná analýza čo je výhodnejšie.

Reakcia, Ing. Okuliarová :

Všetky varianty: 2, 7 a SPL boli dopravne posúdené v ŠRaÚ. Na environmentálne posúdenie do správy boli z tejto štúdie prevzaté všetky varianty aj s dopravnou analýzou. V dopravnej analýze zo ŠRaÚ vyplynulo, že variant SPL je pre diaľnicu dopravne nevhodný, pretože preberie len 50% dopravy oproti variantom 2 a 7. Aj pre tranzitnú dopravu je lepší variant 2, resp. 7. Nemá vplyv na odľahčenie Bratislavy a nemá nadväznosť na už fixovaný koridor na rýchlostnú cestu S8 v Rakúsku. Poloha variantu SPL je v koridore VÚC Bratislavy a mohla by byť v budúcnosti využitá pre regionálnu cestu nižšej kategórie.

Doplnil Mgr. Šikula :

Mňa mrzí ten konfrontačný tón. Pani Okuliarová povedala, to čo máme v analýzach. Renomovaní autorizovaní dopravní inžinieri porovnávali diaľnicu D4 ako pomôže a neporovnávali záťaž len na diaľnici, ale aj napr. aj s Prístavným mostom a mostom Lafranconi a samozrejme aj z inými dôležitými tepnami v Bratislave a samozrejme aj to, čo prinesie diaľnica v koridore SPL. A na základe týchto štúdií a analýz, ktoré sme mali k dispozícii bolo preukázané, že severnejší variant SPL nemá takú dopravnú efektívnosť ako ten, ktorý bol dlhodobo sledovaný ako nultý okruh, dnes variant 2 a 7. Prečo to tak je, to by bol samostatný niekoľkohodinový seminár vysvetľovania kolegov dopravných inžinierov. To nie sú dopravné vzťahy len z Vajnora do Stupavy, odľahčenia dopravy v Bratislave, odľahčenia diaľnice D2, ale aj riešenie dopravných vzťahov v rámci celého Slovenska, ako aj medzinárodných dopravných väzieb. Výsledky dopravných analýz sme prevzali a nemáme dôvod ich spochybňovať a do dneška ich ani nikto nespochybnil. Z druhého pohľadu, vám sa to zdá nepochopiteľné a nezmyselné, ale ak sa pozrieme na mapu, tak D4 je na Slovensku uzavretý polokruh, ale variant SPL je odsadený, nemá väzby do údolia, ktorým prechádza a aj keď je to vzdialenosť len 17 km, pre tranzit je to dosť závažná vzdialenosť.

p. Krúpa, starosta Záhorskej Bystrice

Je tu väčšina Mariančanov, ale aj nás Bystričanov, aj keď sa nás to až tak nedotýka, ale týka sa nás to v tom, že sme susedia. My sme súčasťou mesta, za nás dalo stanovisko mesto. Naše stanovisko bolo iba také substanovisko, ale za ľudí by som chcel povedať, že sa stotožňujeme so všetkými racionálnymi pripomienkami. Ja by som ich aj mohol vymenovať, ale bolo tu veľa emócií. Je to tak, ako to povedal pán Jánošík, ale je za tým aj politický lobizmus, aj tieto varianty je to vlastne politicko – odborný lobizmus. Ja si myslím, že už sa s tým variantom nedá nič robiť, pretože to už bola hra, ktorá sa už rozhodla niekedy inokedy, ale rozhodne sa dá niečo robiť s tým, čo tu boli tie pripomienky a urobiť to tak, aby už či tie cyklistické chodníky, či tie hlukové veci, aby sa urobilo tak, aby to bolo naozaj pre ľudí. Nemyslím vás, ale tých čo to budú stavať. Aby to bolo tak, že keď sa prestrihne páska a oni odídu, aby to bolo dobré pre ľudí čo tu žijú. Nech tá diaľnica nie je trňom v oku, nech sú spokojní obyvatelia a nech je diaľnica ozdobou, nech je pekným architektonickým dielom, nech bude vytvárať súlad, aby nebola iba

pre dopravu, ale aj pre ľudí.

p. Romančík, Marianka

Mám jednu technickú otázku. Najprv skúsím zhrnúť to, čo ste tu povedali, či som to správne pochopil. Diaľnica medzi stupavskou križovatkou a tunelom nemôže byť v záreze, lebo diaľnica stúpa smerom k marianskemu portálu. Mariansky portál je vyššie ako stupavská križovatka. A moja otázka znie: je portál v Rači vyššie ako je v Marianke? Tunel z Rače ku nám klesá? Je nástup do portálu v Rači trojstupňový? Sú Vajnorchania proti tomu? Čo bráni tomu, aby bol celý profil tunela 10 m nižšie? Žiadny nájazd vo Vajnorochoch a veselo zárez u nás.

Odpoveď: Mgr. Šikula: Dovolím si oponovať. Kolega sa určite ešte vyjadrí k tomu technickému riešeniu v Marianke, ale Vajnorchania vôbec neoponujú, ale pripomienkujú portál račiansky, to je tu dosť významná dezinformácia, to musíme odmietnuť. Vajnorchania pripomienkujú vedenie diaľnice v okolí Vajnora a neriešia umiestnenie portálu v Rači, ktorý zas vychádza z určitého kontextu terénu a súvisí to aj s náročnou mimoúrovňovou križovatkou (MÚK) Rača, kde máme križovanie so štvorpruhovou cestou II/502, železnicu a ďalšie limity v tom území. A čo sa týka toho, čo sa pýtate tu v Marianke, my to tu stále opakujeme, že tie možnosti tu sú a ja sám som niekoľkokrát hovoril, že nejde o absolútnu nadmorskú výšku, tu ide o konfiguráciu terénu, ktorá je priamo v území, že diaľnica po vyústení z portálu je vedená v záreze, vďaka tomu je možné predĺžiť tunel o 500 m a potom pokračuje ďalej v záreze a na násyp ide iba v dĺžke 150 m v mieste, kde kríži poľnú cestu, aby bola zachovaná priepustnosť v krajine a odtiaľ stúpa ku križovatke Záhorská Bystrica.

Ďalšia otázka p. Romančík: Od nadjazdu v Stupave po portál tunela diaľnica klesá? Keby klesala, nepotrebujeme žiadne predlžovanie tunela a možno ani PHS.

Reakcia Mgr. Šikula: nie, neklesá, ona mierne stúpa z dôvodu odvodnenia komunikácie. A už sme hovorili, že keď bude zamerané územie so všetkými väzbami, bude sa na tom ďalej pracovať. Či by to išlo aj tak, aby diaľnica od MÚK Záhorská Bystrica klesala, to musí povedať kolega, kvôli odvodneniu diaľnice.

Doplnenie Ing. Jurkovič: ja som to už hovoril o pozdĺžnom usporiadaní v tuneli a hovoril som aj o tých obmedzeniach v pozdĺžnom profile. Pokiaľ tam zvýšime pozdĺžny sklon, vyjdú vám nie dva, ale tri pruhy v tuneli smerom na Raču. Ja som to už hovoril, že trasa v Marianke ide v záreze, okrem tých 150 m, čo je už na okraji, kde je to kríženie a to sa dá tiež nejako riešiť. Preto sú aj hlukové pomery také, aké sú. Ja viem, že si to tu stále opakujete, ale nie je potrebné za každú cenu dávať diaľnicu do tunela, dá sa to riešiť aj inakšie, napr. protihlukovými stenami.

Doplnenie Dr. Jánošík: tuto asi nie je pochopenie, vy ste hovorili, že celá trasa od Marianky po Vajnory by mala ísť nižšie, áno? Ale pred vstupom diaľnice do tunela v Rači je potrebné preklenúť 4-pruhovú cestu a železnicu, ako tu bolo povedané. To by bol problém. Samozrejme sa dá na to pozrieť, ale nechcete to teraz. Dá sa to zistiť o koľko metrov o koľko stupňov, ale nechcete to teraz. Problém je ešte v tom, ako je smerovaný tunel v masíve Karpát. Zatiaľ je riešený tak, že je orientovaný smerom na Vajnory. To sa bude musieť projektant ešte riešiť jeho zlomenie v strede, pretože tu máme ešte hydrologický problém. Tých problémov je tam viac, vy keď riešite, riešite iba jednu časť, ale pri takýchto stavbách treba riešiť komplexnosť technického riešenia. Pýtate sa správne, ale my vám nemôžeme korektne odpovedať na jednu vec, lebo tá súvisí s ďalšími, aby sme si rozumeli.

Doplnenie p. Romančík: to nebol ani cieľ, iba požiadavka, aby bola aj táto možnosť preverená.

Občan, ktorý sa nepredstavil :

Prepáčte pán hovorca, využijem, že ste vstúpili do tejto diskusie, presne my to pripadá ako maturita v opačnom garde. My tu navrhujeme desiatky návrhov a vy nám poviete, že to buď nejde, lebo ste odborníci začnete stupne, decibely a čo ja viem čo. My to nevieme posúdiť. V úvode diskusie pán kolega tvrdil, že je z nejakej sro-čky z Moravy a neviem do akej miery zastupuje investora, ale dobre rozpráva, hovoril, že zásah do Marianky bude minimálny. My

o tom nie sme presvedčení. Skúste vy nás presvedčiť, alebo postaviť to dielo tak, aby sme si to my v Marianke ani nevšimli. Viem, že je to štátna investícia a hľadá sa najlacnejšie riešenie, ale ako s tým získa Marianka? Nie. Záhorská? Nie. Ale získa štát a mesto Bratislava. Títo dvaja nech láskavo zainvestujú tie benefity, že sa im zníži doprava v meste, tým aj emisie a že nákladná doprava nepôjde cez Bratislavu, ale cez Marianku. Nech zainvestujú na tie opatrenia, aby si ani v Rači, ani v Marianke nevšimli, že cez nich prechádza diaľnica.

Reakcia Dr. Jánošík : máte pravdu, ale my sme tu nie tí, ktorí rozhodujú o peniazoch.

Občan, ktorý sa nepredstavil (ten istý pán) :

Vy nemáte kompetenciu rozhodovať, vy ste boli poverení, aby ste prišli a obhajovali toto riešenie, ale vo finále, nie vo vašich tvárach cítim potmehúdske úsmevy všetkých úradníkov štátnych orgánov - vypočuli sme si ten národ, splňame všetky zákonom stanovené normy, nič viac ... to pošlú pánovi starostovi a ten nebude môcť nič spraviť. Tak túto diskusiu považujem tak trochu za zbytočnú, pokiaľ nebude vedená v opačnom garde – nie my maturujeme, vy maturujete pred nami. Postavte to dielo tak, aby nám to nezavadzalo, nehučalo, nesmradilo, aby sme rovnako dobre spávali.

Reakcia Dr. Jánošík: ak môžem, ja nemám šediny ako vy a nechcem sa osobovať do pozície človeka, že všetko viem a že som všetko videl, to v žiadnom prípade. My sme tu všetci rovnako občania, ako vy, a neviem prečo máte potrebu nás podsúvať do pozície, že sme nejakí štátni neviem kto, čo sem prišli robiť občanom zle, usmievať sa, vypočuť si ich a urobiť si v kanceláriách čo chceme. Ak dovoľíte, tak to nie. Zistite si, čo urobil štát a aký bol výsledok pri trasovaní rýchlostnej cesty pri Nitre. Pri Nitre sa zmenila trasa súčasného PPP projektu, ktorý nestavia NDS, ale súkromný investor. Vzhľadom na to, že sa trvalo na tom, že bolo potrebné dodržať chránené územie NATURA 2000 a ľudia si povedali, vážení, budete vychádzať v ústrety vtákom, alebo ľuďom? A riešilo sa to v prospech ľudí, aj napriek tomu, že my ako štátny investor, sme museli garantovať ochranu územia, lebo nám to v tomto prípade prikazovala Európska komisia. Na tomto príklade vám len chcem oddemonštrovať, že to ide. A to som sa vám snažil naznačiť, že je to na vás. My tu neskladáme maturitu. My máme nejaký projekt a vy ste presne zadefinovali jeho postupnosť, ako my ako štát máme postupovať.

Občan, ktorý sa nepredstavil (ten istý pán) :

Asi som to zle odprezentoval, nemyslel som na vás, ale na tých čo budú rozhodovať. Z vašej strany je diskusia vedená korektne. Aj tak som nedostal odpoveď na to opačné garde. My tu máme zisťovať technické parametre 100 m, 50 m, my nevieme. Urobte dielo tak, aby tu bolo tak ticho, ako je tu dnes.

Dr. Jánošík: My, ako investor a štát, to musíme posudzovať v komplexnosti. Nielen z hľadiska jedného, ale z hľadiska všetkých a ten variant, ktorý je najvhodnejší pre všetkých, ako štátny subjekt preferujeme. V prvom aj v konečnom dôsledku je to o peniazoch. Samozrejme, nemôže to byť o tom, že viete, my odporúčame najdrahší variant. To by nešlo. Ale je tu spektrum variantov, ktoré sú k dispozícii. Pokiaľ vy, ako občania, tohto územia s nimi nesúhlasíte, alebo sa k nim vyjadrite a napíšete ako a čo sa má zmeniť. My ako investor od vás neočakávame, že vy budete navrhovať technické riešenia, na to je tu niekto iný. Ale môžete napísať, že nechcete, aby diaľnica prerušila územie dvoch obcí tak, že sa nedostaneme do susednej obce, aby..., aby... .

Občan, ktorý sa nepredstavil (ten istý pán):

Stále hovoríme o tom istom. Postavte to aj 1m od domu v hĺbke 20 m, aby to nebolo počuť. Postavte to tak, aby všetky dotknuté obce kvôli benefitu niekoho iného ani nevedeli, že v ich okolí ide diaľnica.

Dr. Jánošík: To čo hovoríte vy, to znamená, zabudovanie celého telesa diaľnice pod zem? Ľutujem, ale takto to nefunguje. Čiže požiadavka z tohto územia je taká, aby diaľnica bola čo možno najviac zapustená pod zem?

Občan, ktorý sa nepredstavil (ten istý pán):

Navrhnite také riešenie diaľnice, aby dopad z nej do okolia bol nulový, ak som realista, tak

minimálny. Ja viem, štát nemá peniaze, lebo sa minuli, ale to je iná téma. Takže moja požiadavka, ale asi aj ostatných spolubyvajúcich je taká, že navrhnete také riešenie, nečakajte ho od nás, my nevieme či 100 m, alebo 6m – nevieme, ktoré bude určite drahšie, vypýtajte si peniaze od tých, ktorým to prinesie benefity – mesto Bratislava, štát, EÚ, my vám v tom budeme pomáhať, nech sa doplatí chorým ľuďom, lebo to je najviac čo máme.

Dr. Jánošík: Ja by som len reagoval, na váš návrh, aby sme my išli za mestom Bratislava, aby nám dal peniaze na diaľnicu, lebo má z nej výhody, takto to asi nejde.

p. Lisická, Marianka

Po týchto sľuboch, čo ste dali si ešte stále myslíte, že tento variant bude výhodnejší ako cez Lozorno? Ak je to v doprave, tak ja v tom problém nevidím.

Odpoveď, Mgr. Šíkula: Určite áno. V tej tabuľke čo som ukazoval, bolo zrejmé, že variant SPL je podstatne drahší. Variant SPL je najdlhší, má 2 tunely, z ktorých má jeden dĺžku 12 km, druhý je kratší a z environmentálneho a geologického hľadiska je najnevýhodnejší. Ak by som to priblížil, tak povedzme, že predĺženie tunela o ďalších 700 m v Marianke bude o nejakých 300mil.€. Ale variant SPL je rádovo 10 násobne drahší. Takže to je absolútny nepomer len v tých odhadovaných nákladoch. Takže aj vylepšenie tejto varianty v Marianke bude stále oveľa lacnejšie ako variant cez Lozorno. Ďalším významným faktorom je, že cesty sa budujú na očakávané dopravné zaťaženie. Na záťaž 12 000 voz/deň sa podľa noriem diaľnica nebuduje, na takúto dopravu stačí dvojpruhová komunikácia. Dopravná záťaž neopodstatňuje budovanie diaľnice v tomto koridore.

Doplnil Ing. Tokoš: ja nie som dopravný inžinier, ale vnímam túto dimenziu. Ja si myslím, že umiestnenie nultého okruhu ako bol navrhnutý je vhodný pre vybudované radiály v meste. Po radiálach chodí množstvo vozidiel, či už zoberieme v smeroch východ, západ a mesto nemá dobudovaný ani vnútorný okruh, ani dobudovaný stredný polokruh. Sú dlhodobo dohodnuté body napojenia na Rakúsko. Toto riešenie sa mi zdá vhodnejšie. Musíme skúmať aj to, že tranzitná doprava pulzuje nielen do mesta, ale aj z mesta von. Viem, že jeden tirák v pohybe zaberie miesto za 10 osobných áut. Takže mesto potrebuje riešenie, v čo najkratšom čase, aby sa dostalo z tohto trápenia.

Som za citlivé riešenie. Vy máte právo a povinnosť žiadať také riešenie, ktoré bude pre vás najpriateľnejšie.

p. Troščák, Marianka

Teraz hovoríte, že pre to bude pre mestskú dopravu a v Lozorne ste hovorili, že pre tranzit. Tak ako to je? Viete to podložiť aj nejakými číslami? Ak je to pre mestskú dopravu, prečo to nejde do Lamača?

Odpoveď Ing. Okuliarová: diaľnica v tejto polohe (var. 2 a 7) má výhodu, že ju bude využívať tranzitná doprava, pre ktorú je navrhovaná, ale môže slúžiť aj pre mestskú dopravu, vďaka križovatkám diaľnice D4 s radiálami do aj z mesta. V nich sa doprava prerozdelená a umožní prostredníctvom diaľnice D4 prepojenie južnej a severnej (resp. východnej a západnej) časti Bratislavy. Takže je to tak, že diaľnica bude slúžiť aj tranzitnej aj mestskej doprave. Podiel nákladnej dopravy v dopravnom prúde je značný. Podrobnosti dopravné – inžinierske sú v Dopravnej časti, ktorá bola riešená v ŠRaÚ a do správy o hodnotení bola z tejto štúdie prevzatá.

Doplnil Ing. Tokoš: z Galvanyho ulice ide ďalší okruh (vonkajší polokruh Bratislavy), ktorý smeruje pred Peknú cestu do Lamača. Bratislava potrebuje do budúcnosti obe komunikácie – aj D4 (nultý okruh) aj mestský polokruh, ktorý smeruje do Lamača. Problém je aj ten, že absentujú financie.

p. Augustínová, Marianka

Diaľnica D4 je prepojená aj s D1, tak potom Volkswagen dal peniaze na križovatku Stupava juh. Záhradu som kúpila v Marianke pred 20timi rokmi, pretože som si zistila, že Marianka leží v Devínskej bráne, takže to znamená, že tu vejdú čerstvé vetry. Malo tu byť postavené nejaké

sanatórium pre deti, tak keď mám chorú dcérku. Pozývam vás sem na jeseň, keď sa začne vykurovacie obdobie a zistili by ste, že Marianka je v kotline, aký je tu smog. Nechceme násypy, ktoré zabránia vetrom, dajte to do zeme.

p. Kortys, Marianka

Nedá sa ísť tunelom tak, že by sa viedol popod križovatku Záhorská Bystrica a vyšiel by portálom z tunela až za ňou?

Odpoveď, Ing. Jurkovič :

Už sa opakujem. Výška nivelety v križovatke je 179,89 m, vrstevnice pred obcou Marianka sú 185 m, takže nie je to vyššie, križovatka je to o 5 m nižšie ako terén na začiatku Marianky. Ja som len projektant a nevidím to reálne. Most cez Mariansky potok by sa musel zbúrať, dopady by boli na cestu I/2, od ČSPH by musela ísť hore nad diaľnicu D4 a to isté smerom do mesta. Ďalej by bolo potrebné vybúrať všetko, čo sa teraz vybuďovalo a ešte sa ani nedalo do užívania. Ak vám vadí hluk, to sa dá riešiť aj bez zmeny nivelety nadštandardnými opatreniami a tie sú realizovateľné. Diaľnicu prisypeme, ozeleníme a o to vám vlastne ide, aby ste diaľnicu nepočuli, nevideli a nedýchali. Aj upozorňujem na to, že by bolo vhodnejšie dať takúto požiadavku, ako na zmenu nivelety. To je môj názor. Samozrejme je technicky možné aj prekryť diaľnicu až po križovatku Záh. Bystrica. Ale to už sme mimo vášho katastrálneho územia a v územnom pláne ani Bratislavy, ani Stupavy nie je uvažované so žiadnou zástavbou. Keď tam nie sú budovy ako by vyšla z hlukovej štúdie potreba budovania tunela? V Marianke budú dodržané imisné aj hlukové limity aj na terajšiu, aj na plánovanú výstavbu, lebo diaľnica je vedená v záreze, za terénnym prevýšením od obce a kde bola potreba, tam sú navrhnuté PHS.

p. Brestovanský, Marianka

Ak sa niekto rozhodne, že nepredá pozemok, čo sa bude robiť?

Tento variant je rozhodnutý, ja to tak vidím, je najlacnejší. Prečo by to nemohlo ísť cez Lozorno aj keď je tunel dlhší? Je to tam kvalitnejšie. Boli sme v zahraničí a tunely sú aj 20 km a sú pekné. Všetci hľadáte len na peniaze, ale že sa zoberie nejakému občanovi, to je vám jedno.

Reakcia: Ing. Okuliarová :

Určite nám to nie je jedno. Ak sa niekto rozhodne, že pozemok nepredá a nepodpíše kúpnu zmluvu, bude sa s ním rokovať. Pozemok podľa stavebného zákona bude odkúpený za cenu, ktorú stanoví odhadca – ako za stavebný pozemok vo výške ceny pozemkov v mieste obvyklom. Ani jeden variant nie je rozhodnutý. Všetky tri varianty 2, 7, a SPL sú rovnocenné.

p. Nagy, Záhorská Bystrica

Dostal som pozemky od švagrinej a ešte stále som nedostal peniaze. Ešte mám pozemky, ale nepredám, peniaze nepotrebujem – budem robiť prekážku. KDH by malo pochopiť, že je tu svätená voda a chodia sem aj zo zahraničia. Keby toto urobili v Lurdách, tak ja neviem čo by sa stalo. Nemáte geológiu, žiadne prieskumy.

Odpoveď, Ing. Okuliarová :

Máte na to plné právo. Podrobné riešenie – podľa parcelných čísel a majiteľov pozemkov sa bude riešiť až v DÚR. Geologický a iné potrebné prieskumy sa budú robiť až pre konečný variant diaľnice.

p. starosta Marianky

Marianka dávala stanovisko k meraniu hluku. V metodike to tak nebolo, ako sa odvolávalo. Chcem sa opýtať priamo podľa zákona č.355/2007 Z.z. a vyhlášky MZ č.549/2007 Z.z. má byť hodnotenie hluku merané v troch časových úsekoch deň, večer a noc. V správe o hodnotení, v metodike neboli dodržané tieto časové úseky a bol len hrubo posudzovaný vo dvoch časových úsekoch. Potrebujem na to odpoveď, lebo toto vzbudzuje vo mne podozrenie a nedôveru a požiadavku prečo diaľnicu zakopať. Nebola urobená dôsledne, nebola urobená vo všetkých aspektoch. Som v tomto laik, ale aj v tých veciach štátu sa robia posudky znalcov, aby metodika bola nespochybniteľná a aby veličiny z nej vyplývajúce boli skutočne objektívne. Tuto mám pochybnosť a poprosím vás o stanovisko.

Otázka, Mgr. Šikula :

Ešte by som sa opýtal, pán starosta, vadí, že máme iba jednu hlukovú štúdiu, alebo že nemáme oponentúru, ako mám tomu rozumieť?

p. starosta :

Bolo to robené podľa metodiky Lyberko 2/2005 a nebola použitá iná metodika a neboli rešpektované tie časové úseky podľa slovenskej metodiky, ktorá je prísnejšia, kedy hluk meriame a posudzujeme vo viacerých časových obdobiach. Výsledok takéhoto posudzovania je podrobnejší.

Odpoveď Mgr. Šikula :

Ja si dovoľm odpovedať za kolegov z Enviconsultu Žilina, ktorí spracovávali emisnú a hlukovú štúdiu a diskutovali sme túto záležitosť i po rokovaní v Lozorne ešte raz a tam je potrebné povedať, že áno v tom nariadení vlády sú hlukové limity rozdelené na takéto pásma deň, večer a noc, ale tieto limity platia pre obecné hodnotenie hluku a najmä pre konkrétne meranie hluku, keď sa vykonáva meranie autorizovanými meracími prístrojmi priamo v teréne. Nie je to však strikne dané pri modelovaní hluku, ako to bolo urobené v správe o hodnotení. Inakšie, v uznesení vlády nie je napísané, že v procese posudzovania je potrebné modelovať hluk na deň, večer a noc a štandardne sa hluk modeluje na deň a noc, kde pre navrhovanie protihlukových opatrení sa berie hluková záťaž z noci, kde sú limity najprísnejšie a na to musia byť opatrenia nadimenzované. Keď sa pozriete na hlukovú štúdiu v správe o hodnotení, sú limity pre deň a večer rovnaké a pre noc sú prísnejšie. Nieкто by sa mohol opýtať, tak prečo sa to rozdeľuje na deň, večer a noc, keď deň a večer má rovnaké limity. Je to preto, lebo toto delenie sa používa priamo pre meranie hluku v teréne. Metodika je štandardná a nebola spochybnená ani hygienickými stanicami, ani zdravotným ústavom. A pre vaše ukludnenie, ak by MŽP malo nejaké pochybnosti, určite by nám boli správu vrátili na prepracovanie a doplnenie, ale napriek tomu bude v ďalšom postupe autorizovanou osobou spracovávaný posudok. Ten sa bude vyjadrovať aj k tejto metodike, čiže bude to kontrolovať ešte nieкто iný. Samozrejme, ani táto metodika nie je strikne daná, iste sa to môže robiť aj inou metódou. Toľko na vysvetlenie.

p. Ulrik, Marianka

Hovorili ste roky výstavby 2013 – 2018. K tomu ste ako prišli? 10 km tunel sa má postaviť za 6 rokov a dvoj kilometrové Sitiny sa stavali 4 roky. Veď to je nezmysel.

Odpoveď, Ing. Okuliarová :

Roky výstavby pre jednotlivé stavby predpokladá projektant. Dĺžka výstavby u tunelov záleží aj od použitej technológie aj od spôsobu výstavby. Napr. je možné raziť tunel z oboch strán. Všetko je to vec zhotoviteľa stavby.

Pán starosta ukončil verejné prerokovanie a poďakoval prítomným za účasť aj za aktívnu diskusiu. Oznámil, že všetka komunikácia s NDS, ako aj záznam bude zverejnený na webovej stránke obce, ako aj komunikácie s NDS v ďalšej príprave diaľnice budú zverejnené, aby občania dopredu vedeli o príprave diaľnice.

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

V zákone stanovenej lehote boli podľa § 35 zákona predložené nasledovné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov (list zo dňa 11.5.2011, č.j. 01839/2011-SCDPKaIP/z. 20039)

Na základe porovnania variantov navrhovanej činnosti odporúča pre ďalšiu projektovú prípravu variant 7c, ktorý rieši dostačujúco dopravné problémy v území, predstavuje najmenší zásah záberom pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody a nepatrí medzi finančne najnáročnejšie.

Ing. Milán Kaňuščák – generálny riaditeľ sekcie

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej

dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov zo dňa 14.6.2011, č.j. 15151/2011-SCDPKaIP/z.31171

Doplnenie stanoviska k správe o hodnotení

Dňa 24. 05. 2011 sa uskutočnilo pracovné stretnutie za prítomnosti starostu MČ Bratislava Vajnory k dopravnému riešeniu vybraných variantov vyplývajúcich zo správy o hodnotení Diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica (záznam je v prílohe listu – je k dispozícii na MŽP SR), zo záverov ktorého vyplynulo, že MDVRR SR požaduje pre ďalšiu projektovú prípravu:

- preveriť technické riešenie D4 na estakáde,
- preveriť z hydrogeologického hľadiska možnosti čiastočne zapusteného variantu s presypaným tunelom,
- dopracovať v etape DUR hlukovú štúdiu a navrhnúť dostatočné protihlukové opatrenia pre vybraný variant v súvislosti s rozvojovými plochami bývania po obidvoch stranách diaľnice,
- rešpektovať medzinárodnú cyklistickú trasu v úseku Jur - Rača - Vajnory,
- zachovať migračné koridory a prepojenia na Jurský Šúr,
- riešiť ekodukty na umožnenie prekročenia diaľnice.

Ing. Milín Kaňuščák – generálny riaditeľ sekcie

Úrad verejného zdravotníctva SR (list zo dňa 15.4.2011, č.j. OHŽP-3191/11)

Nakoľko predmetná činnosť nepresahuje hranice územného obvodu regionálneho úradu verejného zdravotníctva, odstupujeme žiadosť Ministerstva životného prostredia SR regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Bratislava.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava (list zo dňa 22.3.2011, č.j. HŽP/06192/2011)

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave vydáva toto záväzné stanovisko:

Z hľadiska ochrany zdravia súhlasí so správou o hodnotení. Uprednostňuje variant 7b ako najvýhodnejší z hľadiska ochrany obytného a rekreačného prostredia.

Stavba bude posúdená v realizovanom variante v rámci územného konania orgánom verejného zdravotníctva podľa ust. zák. č. 355/2007 Z.z. a vykonávacích predpisov. V tejto fáze bude požadované podrobnou hlukovou štúdiou preukázať účinnosť navrhovaných protihlukových stien.

Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúry (list zo dňa 14.6.2011, č.j. SEMaI-34-208/2011)

Po posúdení predložených podkladov a v súlade so stanoviskami dotknutých odborných rezortných zložiek sú pre Ministerstvo obrany SR prijateľné varianty 2a, 2b, 7a, 7b a 7c. Pri variante SPL by došlo k styku s podzemnými telekomunikačnými vedeniami vojenskej správy na území medzi obcami Slovenský Grob a Viničné, v ktorých sú umiestnené vojenské objekty. Z tohto dôvodu je variant SPL pre Ministerstvo obrany SR neprijateľný.

Zároveň žiadam predložiť ďalší stupeň projektovej dokumentácie na posúdenie.

Ministerstvo vnútra SR, Sekcia ekonomiky (list zo dňa 14.6.2011, č.j. SE-OSNMI-2011/000583-030)

MV SR neuplatňuje žiadne pripomienky a prikláňa sa k realizácii variantu 7c v súlade so závermi správy o hodnotení uverejnenej na strane č.200 uvedenej správy ako najvhodnejšej varianty v súvislosti vplyvu na obyvateľstvo, chránené územia a biotopy, horninový masív Malých Karpát, podzemné vody ako i na finančnú náročnosť.

Súčasne žiadam projektovú dokumentáciu k územnému konaniu, predložiť sekcii informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti MV SR na posúdenie.

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia geológie a prírodných zdrojov (list zo dňa 4.5.2011, č.j. 27858/2011)

K predloženej správe o hodnotení zasiela nasledovné stanovisko:

1. Odbor štátnej geologickej správy nemá z hľadiska celkovej koncepcie námietky voči predloženému materiálu. Obsah a štruktúra správy o hodnotení zodpovedá prílohe č. 11 zákona.
2. V správe absentuje zdroj použitých údajov pre spracovanie hydrogeologických a inžiniersko-geologických pomerov územia. Autori sa odvolávajú na geologickú štúdiu, ale jej identifikačné údaje nie sú uvedené. Vo fáze prípravy vybraného variantu požaduje realizovať v trase diaľnice inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, s posúdením vplyvu navrhovanej činnosti na režim prúdenia podzemných vôd a to hlavne v tunelových úsekoch a v úseku MČ Vajnory. Pre presné posúdenie vplyvu tunelových stavieb na okolie horninového masívu odporúča vybudovanie a prevádzkovanie monitorovacieho systému.
3. Podľa oznámenia Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra, ako poverenej organizácie ministerstva, v dotknutom území projektovanej stavby sa podľa priloženej prílohy v mierke 1 : 100 000:

- evidujú skládky odpadov,
- registrujú staré banské diela,
- je určené prieskumné územie „Bažantnica - ropa a horľavý zemný plyn“ pre Naftu a.s. Bratislava (50 %), OMV (Slovakia) Exploration GmbH, Gänserndorf, Rakúsko (50 %), s platnosťou do 14.05.2020.

Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor výkonu štátnej správy (list zo dňa 11.5.2011, č.j. 29337/2011)

K uvedenej správe sme si vyžiadali stanovisko ŠOP SR Banská Bystrica. Stanovisko ŠOP SR je pod č. 1627/2011 z 09.05.2011.

Z hľadiska kompetencií dotknutého orgánu štátnej správy zaujíma odbor výkonu štátnej správy k predloženej správe o hodnotení nasledovné stanovisko:

V posudzovanom území sa nachádza viacero chránených území, ako aj území európskeho významu. Podrobnejšie informácie o výskyte chránených území uvádza stanovisko ŠOP SR.

Vo variantoch 2 a 7 považuje za problematické navrhované riešenie úseku diaľnice pri Šúrskom kanály, kde dochádza k dotyku s chráneným územím NPR Šúr.

Vzhľadom na skutočnosť, že ochrana tejto lokality si vyžaduje nadštandardné technické riešenie stavby a navrhované protihlukové opatrenia nepovažujeme za dostatočné opatrenia zabezpečujúce elimináciu nepriaznivých vplyvov na predmet ochrany chráneného územia, požadujeme z dôvodu minimalizácie vplyvov na NPR Šúr riešiť úsek diaľnice pozdĺž ochranného pásma NPR Šúr tak, ako uvádza stanovisko ŠOP SR a síce čiastočným zahĺbením diaľnice pod úroveň terénu.

V tejto súvislosti požaduje tiež zdôvodniť, prečo je v niektorých variantoch niveleta navrhovanej diaľnice znížená pod úroveň terénu len v úseku 0,90 - 1,60 km, tzv. pozdĺž zastavaného územia MC Vajnory, ale nie pozdĺž ochranného pásma NPR Šúr.

Z predložených variantov predstavuje variant 7c riešenie, ktoré bude mať najmenší vplyv na záujmy ochrany prírody a krajiny a akceptovaním vyššie uvedenej požiadavky sa tento vplyv ešte zminimalizuje. Toto stanovisko nenahrádza vyjadrenia, povolenia, súhlasy a iné rozhodnutia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a podľa iných všeobecne záväzných právnych predpisov.

Krajský úrad životného prostredia Bratislava, Odbor ochrany prírody a krajiny (list zo dňa 17.5.2011, č.j. ZPO/1081/2011)

Zaslal nasledovné stanovisko:

Všetky varianty sú trasované v chránenom území s druhým osobitným stupňom ochrany prírody

a krajiny v kategórii chránená krajinná oblasť a sústava NATURA 2000.

Variant SPL síce nie je ekonomicky ani optimálne vyhodnotený ako riešenie pre obchvat hlavného mesta, ale je potrebné priznať, že by bol viac komplexný a potrebnější ako modrý a žltý variant pre nákladnú dopravu smerujúcou z D1 ako i z Maďarska na diaľnicu D2 do ČR. Týmto by sa odľahčil prechod cez Pezinskú babu, ktorý je naozaj komplikovaný a odľahčila by sa doprava cez Svätý Jur. Z hľadiska osobnej automobilovej dopravy je výhodné, aby okolité obce z okresu Senec a Pezinok mali aj iný diaľničný privádzač do hlavného mesta než je D1.

Obyvatelia hlavného mesta využívajúci blízkosť Rakúska ako i nákladní dopravcovia ocenia skôr obchvat bližšie k Stupave, ale títo majú možnosť sa napojiť do Rakúska cez Jarovce. Pravdepodobne prichádza návrh riešenia SPL neskoro, nakoľko sa rozbehla stavba križovatky Stupava.

V komplexnom hodnotení odporučila dokumentácia správy o hodnotení za optimálny variant 7c - modrý, ktorý je z nášho pohľadu taktiež možné odporučiť pre realizáciu, javí sa však z hľadiska funkčnosti a reálneho stavu ciest v okrese Pezinok ako menej komplexný.

Krajský pozemkový úrad Bratislava (list zo dňa 3.5.2011, č.j. 554/93/2011)

KPÚ konštatuje, že správa o hodnotení vplyvov hodnotí aj pôdne pomery s dôrazom na ochranu poľnohospodárskej pôdy v súlade s ustanoveniami zákona č.220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy. Budúce možné nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy pre riešený zámer je spracované vo variantoch 2a, 2b, 7a, 7b, 7c. Z hľadiska ochrany najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd a konečného rozsahu zamýšľaného odňatia pôdy je najvýhodnejší variant 7c. Krajský pozemkový úrad v Bratislave k správe o hodnotení nemá námietky ani ďalšie pripomienky.

Krajský lesný úrad Bratislava (list zo dňa 13.5.2011, č.j. 107/2/2011)

Krajský lesný úrad v Bratislave z hľadiska ochrany lesných pozemkov, predpokladaného záberu lesnej pôdy, a tým ovplyvnenia lesného hospodárstva pri posudzovaní navrhuje použiť variant 2b alebo 7c.

Krajský pamiatkový úrad Bratislava (list zo dňa 11.5.2011, č.j. BA/11/0678-2/2359/PRA)

Krajský pamiatkový úrad Bratislava podľa ustanovenia § 30 ods. 4 pamiatkového zákona súhlasí s obsahom predloženej správy o hodnotení na riešenom území, ktorá sa nedotýka žiadnej národnej kultúrnej pamiatky evidovanej v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR a neprelína sa so žiadnym pamiatkovým územím, bez menovitej preferencie ktoréhokoľvek z navrhovaných variantov.

KPÚ BA z hľadiska tvorby krajiny preferuje ochranu charakteristických diaľkových pohľadov na dotknuté lokality a pôvodné dominanty, ďalej zachovanie typickej siluety a panorámy krajiny, prípadne ďalších kultúrnych a prírodných hodnôt riešeného územia.

Spôsob ochrany potenciálnych archeologických nálezov a nálezísk na riešenom území určí KPÚ BA v rámci územného a stavebného konania na základe posúdenia jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie podľa ustanovení pamiatkového zákona a stavebného zákona.

Toto záväzné stanovisko po uplynutí troch rokov odo dňa jeho vydania stráca platnosť, ak nedošlo k jeho použitiu na účel, na ktoré je určené.

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Bratislava (list zo dňa 26.4.2011, č.j. KRHZ-BA-OPP-598/2011-001)

Z hľadiska protipožiarnej bezpečnosti nemá Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave pripomienky k správe o hodnotení.

Obvodný úrad životného prostredia Bratislava (list zo dňa 13.5.2011, č.j. ZPO/2011/03144-9/ANJ/BAIII,IV)

Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave za príslušné dotknuté orgány štátnej správy, vydáva nasledovné stanoviská:

Orgán odpadového hospodárstva

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Orgán ochrany ovzdušia

Počas doby realizácie výstavby môže navrhovaná stavba pôsobiť ako špecifický plošný zdroj znečistenia prízemnej vrstvy atmosféry (prach, výfukové plyny ťažkých stavebných strojov) v okolí stavebných dvorov, resp. v miestach väčšej koncentrácie stavebných prác (okolo stavebných objektov). Za ďalší zdroj emisií vo fáze výstavby možno považovať zemné práce, ktoré budú tvoriť podstatnú časť objemu všetkých stavebných prác pri výstavbe diaľnice. Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby, pričom dôležité budú aj aktuálne meteorologické podmienky. Diaľnica D4 bude mať počas prevádzky charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia (mobilné zdroje).

Vzhľadom k tomu, že súčasťou výstavby úseku diaľnice nie je stavba zdroja znečisťovania ovzdušia k predloženej správe o hodnotení z hľadiska ochrany ovzdušia nemá pripomienky.

Útvar prierezových environmentálnych činností

Z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií súhlasí bez pripomienok.

Vodohospodársky orgán

Z hľadiska štátnej vodnej správy nemá pripomienky za predpokladu dodržania nasledovných podmienok:

Dodržať všetky opatrenia na prevenciu a elimináciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v správe o hodnotení, hlavne:

- zabezpečiť odvodnenie diaľnice D4 s využitím ORL, retenčných nádrží a prečerpávacích staníc, aby sa zamedzilo kontaminácii recipientu
- pri razení tunela je potrebné dostatočne dimenzovať konštrukciu na tlak podzemnej vody a zamedziť pri výstavbe prítoky podzemnej vody do stavebnej jamy
- v ďalšom stupni PD je nutné preveriť vplyv na stabilitu hrádzí Šurského kanála v úseku súbehu s diaľnicou
- prechod diaľnice cez cennú lokalitu jazera na Lysom riešiť mostným objektom, prípadne preveriť možnosť oddialenia diaľnice od menovanej lokality
- v ďalšom stupni PD v spolupráci so správcom kanála Šúr vypracovať podrobnejší projekt suchého poldra medzi kanálom Šúr a diaľnicou D4, ktorého potreba je zdôvodnená v časti „Vplyv na protipovodňovú ochranu MČ Vajnory“.

Na základe zistených skutočností možno hodnotiť svojim vplyvom na vodné pomery ako najhorší variant 2b a SPL a relatívne s najmenším vplyvom variant 7a.

Orgán ochrany prírody a krajiny

V súvislosti s ochranou prírody a krajiny správa o hodnotení konštatuje nasledovné skutočnosti:

1. Trasa diaľnice D4 vo všetkých posudzovaných variantoch prechádza územím CHVÚ Malé Karpaty, vyhláseným na účely zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov (v miestach portálov zasahujú len okrajovo, tunelom len podchádzajú CHVÚ, výduchové komíny ich priamo zasahujú).

2. Varianty 7a, 7b, 7c tunelovým úsekom (cca 1 km) podchádzajú ÚEV Homolské Karpaty, vyhlásené na účely ochrany biotopov európskeho významu a druhov živočíchov európskeho významu, s 2. stupňom ochrany.

3. ÚEV Vydrica sa nachádza južne od tunelového vedenia variantov 2a, 2b v dostatočnej vzdialenosti (cca 6,5 km), ale v blízkosti horného úseku potoka Vydrica (cca na 10,0 km úseku diaľnice), ktorý je súčasťou regionálneho biokoridoru Vydrica s prítokmi, je navrhnutý komínový výdych pre odvetranie tunelového úseku.

4. Všetky posudzované varianty sa v miestach portálov tunelov okrajovo dotýkajú územia CHKO Malé Karpaty, pre ktoré platí 2. stupeň ochrany. Výduchové komíny vyúsťujú na povrch tohto územia, tunelová časť daným územím podchádza.

5. Všetky posudzované varianty prechádzajú alebo sú v dotyku s viacerými prvkami ÚSES (pre územie Bratislavy):

- regionálny biokoridor potok Strúha - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c (nutná preložka potoka v dĺžke 380 m)
- regionálny biokoridor Račiansky potok s prítokmi - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c -ústí do Šúrskeho kanála, ktorý ohraničuje aj nadregionálne biocentrum Šúr,
- nadregionálny biokoridor JV svahy Malých Karpát - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c
- provinciálny biokoridor Malé Karpaty - všetky varianty
- regionálne biocentrum Vajnorská dolina - varianty 7a, 7b, 7c (podchádza tunelom)
- regionálny biokoridor Vydrice s prítokmi - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c (podchádza tunelom), v blízkosti komínový výdych 2a, 2b
- nadregionálny biokoridor SZ svahy Malých Karpát
- regionálny biokoridor Stará mláka s prítokmi - varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c (križovatka MÚK Záhorská Bystrica)

6. Biotický cenná lokalita „Lk V“ - sa nachádza na rozhraní viníc a lesného porastu severne od MČ Rača a v jej mieste je navrhovaný východný portál tunela variantov 2a, 2b. Ide o významnú ekotónovú lokalitu, ktorá slúži ako potravný biotop vtáctva, hniezdiaceho v okolitých lesoch. Napriek tomu, že nejde o chránené územie, bol tu monitorovaný výskyt chránených druhov vtákov a hmyzu.

7. V koridoroch posudzovaných variantov sa nachádzajú viaceré biotopy národného a európskeho významu. Z nich najcennejšie sú Ls1 - lužné lesy, Ls2 - dubovo-hrabové lesy, Ls5 - bukové a zmiešané bukové lesy.

8. Na pozemku s parcelným č. 2124/1 v kat. úz. Vajnory, čo je cca 200 m od plánovanej trasy variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c bol zistený výskyt chráneného druhu národného významu - iskerníka bočnokvetého - *Ranunculus lateriflorus* DC, ktorý je chránenou rastlinou podľa § 33 a 34 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Zhodnotenie predpokladaných vplyvov variantov diaľnice D4 z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

1. chránené územia a ich ochranné pásma (CHKO, CHVÚ, ÚEV, NPR) varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c svojou trasou priamo zasahujú len okrajovo, väčšina trasy diaľnice vedie buď popri nich, alebo pod ich územím tunelom. Priamy vplyv na chránené územia bude mať budovanie komínového výdychu, situovaného približne v strede trasy tunela. Pri variantoch 2a, 2b tento výdych ústi niekoľko metrov od koryta potoka Vydrice, ktorá je vo svojej južnej časti toku súčasťou ÚEV, vyhláseného aj pre výskyt chráneného druhu živočícha európskeho významu, raka riavového. Najvýhodnejší z posudzovaných variantov sa javí variant 7b, 7c (najdlhší tunelový úsek), najhorší vplyv bude mať variant SPL, ktorý prechádza chráneným územím aj nadzemnou časťou diaľnice (cca 500 m v CHKO Malé Karpaty).

2. Pri realizácii variantov 7a, 7b, 7c je nutné upraviť okrem potoka Strúha aj potok Javorník v mieste MÚK Rača (420 m). Pri variante 7c, vzhľadom k inému tvaru križovatky, bude nutná aj úprava bezmenného vodného toku v severnej časti MÚK Rača. Kríženie Šúrskeho kanála, Račianskeho potoka a potoka Strúha sa týka všetkých piatich variantov a so súčasným vplyvom aj na biocentrum Šúr (okrajový zásah) majú celkovo porovnateľný vplyv na prvky ÚSES. Porovnateľný vplyv na prvky ÚSES má aj variant SPL.

3. Všetky posudzované varianty predstavujú, okrem vplyvov na vodný režim a kvalitu povrchových vôd, aj významné ovplyvnenie hydrologického režimu masívu Malých Karpát pri razení tunela Karpaty, ako aj vplyv na hydrologický režim podzemných vôd pri hĺbených častiach tunelov. Najhorší vplyv na vodné pomery preto predstavuje variant 2b a relatívne najmenší 7a.

4. Z hľadiska vplyvov na faunu a flóru dotknutého územia pri jednotlivých posudzovaných variantoch a porovnania veľkosti dotknutého územia sa ako najvhodnejšie javia varianty 7b, resp. 7c. Celkovo na biotu bude mať najhorší vplyv variant SPL.

5. Do lesných plôch (LPF) nezasahujú iba dva varianty: 2b a 7c. Do PPF (poľnohosp. pôdny fond) viac alebo menej zasahujú všetky posudzované varianty, najmenej však variant 7c.

6. K výrubom nelesnej drevinovej vegetácie dôjde vo všetkých navrhovaných variantoch, najviac však pri variantoch 2a, 2b, o niečo menej pri variantoch 7a, 7b, 7c, najmenej pri variante SPL.

7. V koridore všetkých týchto variantov budú zasiahnuté biotopy národného významu: Ls2-Dubovo-hrabové lesy, Lk10-Vegetácia vysokých ostríc, pri variantoch 2a a 2b navyše aj Tr6-Teplomilné lemy. Z biotopov európskeho významu sú to najmä: Ls1-Lužné lesy, Ls5-Bukové a zmiešané bukové lesy, Vo2-Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition a Br4-Horské vodné toky a ich drevinová vegetácia s vrbou sivou. Vplyvy na všetky biotopy boli vyhodnotené ako prijateľné, ani v jednom prípade nedôjde k likvidácii celého biotopu. Použitím vhodných vegetačných úprav môže dôjsť k zlepšeniu stavu niektorých biotopov. Ako najmenej negatívne z hľadiska vplyvov vychádzajú varianty 7a, 7b, 7c.

Do záverečného stanoviska žiadame zahrnúť nasledovné podmienky pre povolenie činnosti:

a. Pred začatím výstavby a v prípade výskytu chránených druhov počas stavebných prác je potrebné kontaktovať príslušné pracovisko ŠOP SR (RCOP v Bratislave).

b. V prípade potreby prostredníctvom ŠOP SR zabezpečiť odchyt a transport chránených živočíchov z dotknutého územia mimo obdobia apríl až júl. Zabezpečiť vyhľadanie náhradného biotopu pre umiestnenie odchytených živočíchov.

c. Bariérový efekt a negatívny vplyv na migračné trasy živočíchov zmierniť vhodnou úpravou mostných a iných objektov tak, aby umožňovali migráciu vybraných skupín živočíchov, prípadne výstavbou špeciálnych migračných objektov - podchodov (žabochody, vydrochody a pod.).

d. Prehodnotiť umiestnenie tunelového výduchu v prípade výberu z variantov 2a, 2b, nakoľko tento vyúsťuje v blízkosti potoka Vydrica, ktorého dolný tok je územím európskeho významu (ÚEV Vydrica). Zamedziť zásahom do jeho koryta alebo do jeho prítokov, ktoré by mohli spôsobiť zmenu vodných pomerov na tomto toku.

e. Protihlukové opatrenia (protihlukové steny) navrhnuť v okolí všetkých chránených území, ochranných pásiem a vzácnych biotopov, najmä v blízkosti Šúra (3., 4. a 5. stupeň ochrany) a Malých Karpát (2. stupeň ochrany) a to pozdĺž celého súvislého úseku diaľnice, najmä od MÚK Ivanka sever až po východný portál tunela a nie len v malých rozkúskovaných častiach diaľnice (viď. kapitola C.IV.2., tabuľky protihlukových stien). Je nevyhnutné zachovať priaznivé podmienky potravných biotopov (medzi ktoré patria aj polia a vodné plochy v okolí trasy diaľnice) pre blízko žijúce živočíchy.

f. Minimalizovať rozsah úprav korýt krížených vodných tokov. Narušené hydrologické pomery riešiť pomocou retenčných nádrží s dostatočnou kapacitou pre zníženie vplyvu na hladiny vodných tokov.

g. Pred realizáciou vybraného variantu zabezpečiť monitoring prúdenia podzemných vôd, vyhodnotiť vplyv variantu na hydrogeologické pomery aj vo vzťahu na vodu naviazané biotopy a prostredníctvom stanoviska organizácie SOP SR zabezpečiť opatrenia pre minimalizáciu prípadného nepriaznivého vplyvu.

h. Pri rekultivácii a výsadbách je potrebné použiť pôvodné druhy stromov a kríkov. Navrhnuť

náhradnú vegetačnú výsadbu plôch mimo vlastné teleso komunikácií za vyrúbané dreviny. Nahradiť brehové porasty dotknutých vodných tokov.

i. Navrhnuť a so ŠOP SR, RCOP v Bratislave prerokovať opatrenia ochrany biotopu chráneného druhu národného významu - iskerníka bočnokvetého, rastúceho v blízkosti trasy diaľnice variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c, približne na úrovni 3,7 km trasy.

j. Použiť ventilačné šachty s bezhlučnou technológiou a zabezpečiť ich zábranami proti nasatiu rôznych živočíchov.

k. V chránených územiach pre prepravu (napr. materiálov, prieskumy) voliť také dopravné prostriedky, ktoré si nevyžadujú podstatnejšie rozšírenie alebo spevnenie súčasných lesných ciest.

l. Minimalizovať trvalý aj dočasný záber porastov na území CHKO Malé Karpaty, na ostatných chránených územiach a v pozdĺž celej navrhovanej trasy diaľnice aj na ostatnom území s 1. stupňom ochrany.

m. V miestach, kde môže dochádzať ku kolíziám s vtákmi (napr. pri portáloch), navrhnuť ornitologický monitoring, prípadne aj konštrukčné opatrenia proti zistenému zvýšenému úhynu.

Predložená správa o hodnotení vychádzajúc z krajinnoekologickej analýzy posudzovaných variantov navrhovanej diaľnice D4 hodnotí ako najpriateľnejší variant 7c, ktorý aj z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny odporúča orgán ochrany prírody ako najvhodnejší. Porovnateľná by bola aj realizácia variantov 7b a 7a, ak budú splnené podmienky navrhnuté v správe o hodnotení.

Toto čiastkové stanovisko vydáva pre územie v pôsobnosti OÚŽP v Bratislave, tzn. pre katastrálne územie Vajnory, Rača a Záhorská Bystrica na území hl. mesta SR Bratislavy.

Záverečné zhrnutie

Z hľadiska záujmov ochrany životného prostredia v pôsobnosti Obvodného úradu životného prostredia v Bratislave nemá zásadné pripomienky k správe o hodnotení „Diaľnica D4, Ivanka sever - Záhorská Bystrica“. Orgán ochrany prírody ako environmentálne najvhodnejší odporúča realizáciu variantu 7c, porovnateľná by bola aj realizácia variantov 7b a 7a, ak budú splnené podmienky navrhnuté v správe o hodnotení a orgán štátnej vodnej správy hodnotí svojim vplyvom na vodné pomery ako najhorší variant 2b a SPL a relatívne s najmenším vplyvom variant 7a. Pripomienky orgánu ochrany prírody a štátnej vodnej správy žiada zohľadniť pri vypracovaní záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti a pri určení podmienok, za akých sa činnosť odporúča realizovať.

Obvodný úrad životného prostredia Senec (list zo dňa 6.5.2011, č.j. ŽP/EIA/811/11-Vi)

Obvodný úrad životného prostredia v Senci za príslušné dotknuté orgány štátnej správy vo svojej pôsobnosti vydáva nasledovné stanoviská:

Úsek štátnej vodnej správy

Úsek štátnej vodnej správy nemá z hľadiska vodohospodárskeho k správe o hodnotení pripomienky za predpokladu, že budú dodržané ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a bude rešpektované stanovisko správcu toku - SVP, š.p. OZ Bratislava a stanovisko správcu podzemných rozvodov závlahovej vody - Hydromeliorácie, š.p., Vrakúnska 29, 825 63 Bratislava.

Úsek ochrany prírody a krajiny

Z hľadiska záujmov chránených zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny odporúča variant 7c.

Úsek štátnej správy ochrany ovzdušia

Podľa zákona č.137/2011 je automobilová doprava klasifikovaná ako mobilné zdroje znečisťovania ovzdušia a objekty tunela Karpaty - výduchy na portáloch a vetracích šachtách ako stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia. Podľa rozptylovej štúdie prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri najnepriaznivejších rozptylových podmienkach.

Obvodný úrad životného prostredia v Senci, úsek správy ochrany ovzdušia, nemá pripomienky k predmetnej Správe o hodnotení. Podľa zákona č.137/2011 Z.z. o ovzduší a podľa zákona č.401/1998 Z.z. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia v znení neskorších predpisov. Všetky navrhované varianty sú realizovateľné, odporúča variant 2b ako optimálnejší.

Úsek odpadového hospodárstva

Nemá k predmetnej stavbe pripomienky.

Záverčné zhrnutie

Obvodný úrad životného prostredia v Senci k predloženej správe o hodnotení z hľadiska posudzovania vplyvov na ŽP, ochrany ovzdušia, ochrany prírody a krajiny, úseku vodného hospodárstva a odpadového hospodárstva nemá zásadné pripomienky a odporúča realizovať trasu vo variante 7c.

Obvodný úrad životného prostredia Malacky (list zo dňa 10.5.2011, č.j. OÚŽP-2011/00795/63/HOL)

K predloženej správe o hodnotení dáva nasledovné stanovisko:

1. Na úseku štátnej správy ochrany prírody a krajiny:

Navrhovaná činnosť je umiestnená prevažne na území, kde podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) platí prvý stupeň územnej ochrany. V lokalite umiestnenia navrhovanej činnosti sa nachádzajú alebo sa okrajovo lokality dotýkajú vyhlásené chránené územia (CHKO Malé Karpaty, NPR Šúr, PR Jurské jazero, PR Pod Pajštúnom, PR Strmina, PR Zlatá studnička, CHA Svätajurské hradisko, PP Limbašská vyvieracia) a územia NATURA 2000 (SKCHVU014 Malé Karpaty, SKEUV0104 Homol'ské Karpaty, SKUEV0279 Šúr, SKUEV0388 Vydrice, SKUEV0089 Martinský les). Realizáciou navrhovanej činnosti príde k trvalému záberu poľnohospodárskeho aj lesného pôdneho fondu. Plánuje sa výrub drevín, prevažne Acer campestre, Acer platanoides, Acer pseudoplatanus, Alnus glutinosa, Armeniaca vulgaris, Betula pendula. Pri variantoch 2a, 2b je to cca 4 300 ks stromov a krov na ploche 33 000 m² (spoločenská hodnota cca 1 750 000€), na území variantov 7a, 7b a 7c cca 4 000 ks stromov a krov na ploche 20 500 m² (spoločenská hodnota 1 470 000€) a pri variante SPL cca 500 ks stromov a krov o rozlohe 14 200 m (spoločenská hodnota cca 370 000€). Žiadame, aby sa výrub uskutočnil najmä v období vegetačného pokoja a zároveň žiadame, aby boli ponechané všetky dreviny, ktoré nebránia realizácii navrhovanej činnosti. Pripomíname, že podľa § 47 ods. 1 zákona je zakázané poškodzovať a ničiť dreviny.

2. Na úseku štátnej správy ochrany ovzdušia:

Počas výstavby bude blízke okolie stavby znečisťované emisiami výfukových plynov zo stavebných strojov a nákladných áut. Po výstavbe bude hlavným zdrojom emisií do voľného ovzdušia prevádzka motorových vozidiel, pôjde o znečisťovanie mobilnými zdrojmi. Podľa vypracovanej rozptylovej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravnej trasy diaľnice D4 nebudú ovplyvňovaní nadmernými emisiami z dopravy, prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri najnepriaznivejších rozptylových podmienkach. Úsek štátnej správy ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predmetnej správe o hodnotení.

3. Na úseku štátnej správy odpadového hospodárstva:

Z hľadiska štátnej správy odpadového hospodárstva nemá k správe o hodnotení pripomienky. Počas výstavby žiada dodržať ustanovenia legislatívnych predpisov na úseku odpadového hospodárstva.

4. Na úseku štátnej správy ochrany vôd:

Plánovaná výstavba sa dotýka katastrálnych území obcí spadajúcich do pôsobnosti OÚŽP v Malackách - Stupava Mást I, II, Marianka, Borinka, Lozorno, V jednotlivých variantoch (2a, 2b, 7a, 7b, 7c) križuje diaľnica toky miestnych významov. Nezasahuje do ochranných pásiem vodných zdrojov — Mariánsky potok a Mátsky potok. Pri variante SPL sa diaľnica dotýka katastrálneho územia obce Lozorno. V tejto časti križuje melioračné kanále, miestne a lesné toky - Suchý potok. Diaľnica zasahuje do pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov - Pajštúnska vyvieračka a vodných zdrojov na Košariskách. Úsek štátnej správy ochrany vôd nemá pripomienky k predmetnej správe o hodnotení.

Obvodný úrad životného prostredia v Malackách po preštudovaní predloženej správy o hodnotení súhlasí s realizovaním navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania vyššie uvedeného a opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie uvedených v predloženej správe o hodnotení.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Bratislava (list zo dňa 12. 5. 2011, č. j. B/2011/04070/LBO)

Nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne doplňujúce požiadavky.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Malacky (list zo dňa 29.4.2011, č.j. 2011/573-2)

Nemá k predloženej správe o hodnotení činnosti pripomienky.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Pezinok (list zo dňa 9.5.2011, č.j. 2011/776)

Prikláňa sa k variantu 7c, ktorý rieši vedenie diaľnice D4 od križovatky s diaľnicou D1 po východný portál tunela Karpaty nad úrovňou terénu, od západného portálu tunela Karpaty je diaľnica D4 vedená v záreze a pokračuje v miernom násype po križovatku s cestou I/2.

Obvodný banský úrad Bratislava (list zo dňa 1.4.2011, č.j. 323-738/2011)

K predloženej správe o hodnotení nemá námietky.

Obvodný úrad Pezinok, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia (list zo dňa 19.4.2011, č.j. ObU-PK-CO/2011/1034-2)

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Obvodný úrad Malacky, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia (list zo dňa 13.5.2011, č.j. ObU-MA-CO-A-2011/02374)

Predmetná stavba nemá negatívny vplyv na zabezpečovanie úloh civilnej ochrany. Z hľadiska civilnej ochrany nemá k danej správe o hodnotení pripomienky.

Obvodný lesný úrad Malacky (list zo dňa 5.5.2011, č.j. 138/2011)

K predmetnej správe o hodnotení nemá pripomienky. Variant 7c odporúčaný na výstavbu správou je aj z hľadiska ich sledovaných záujmov jednoznačne najpriateľnejší (vrátane nultého variantu).

Bratislavský samosprávny kraj, Odbor dopravy (list zo dňa 30.2.2011, č.j. 100065/11-PK/79)

Odbor územného plánu a regionalistiky posúdil navrhované varianty riešenia diaľnice D4 z hľadiska územnoplánovacej činnosti vo vzťahu k Územnému plánu veľkého územného celku Bratislavského kraja. Na základe posúdenia uvádza, že trasy navrhovaných variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c sú v súlade so smerovaním koridoru diaľnice D4 v územnom pláne veľkého územného celku a výber najvýhodnejšieho smerovania variantu diaľnice D4 je predmetom podrobného posudzovania variantov a ich prerokovania s príslušnými dotknutými subjektmi. Novoriešený variant „Senec-Pezinok-Lozorno" nie je v súlade s koridorom diaľnice D4 v územnom pláne VÚC.

Odbor dopravy po posúdení navrhovaných variantov z dopravného hľadiska konštatuje, že varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c sú rovnocenné a akceptovateľné, zatiaľ čo dopracovaný variant „Senec-Pezinok-Lozorno" nespĺňa predpoklady odľahčenia mesta Bratislava od tranzitnej

dopravy. Z návrhu trás a jednotlivých križovatiek v mierke 1:30 000 nie je úplne zrozumiteľné riešenie križovatky „Rača“ vo variante 7c.

Štátna ochrana prírody SR (list zo dňa 9.5.2011, č.j. ŠOP SR/1627/2011)

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody

V dotknutom území čiastočne piati prvý stupeň ochrany a čiastočne (v CHKO Malé Karpaty) druhý stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vo variantoch 2 a 7 je navrhovaná diaľnica pri Šúrskom kanáli v dotyku s chráneným územím medzinárodného významu - NPR Šúr a jej ochranným pásmom, ktoré je v tejto časti aj územím európskeho významu. Územie NPR Šúr vrátane jej ochranného pásma, tzv. až po Šúrskeho kanál, je mokradou medzinárodného významu - Ramsarskou lokalitou, v NPR platí piaty, najvyšší stupeň ochrany, v jej ochrannom pásme platia tretí a štvrtý stupeň ochrany. Tunel Karpaty (varianty 2, 7 a SPL) a údolie medzi tunelmi Karpaty a Katušiná patri do CHKO Malé Karpaty a je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Malé Karpaty. Tunely sú navrhnuté čiastočne v Území európskeho významu Homolské Karpaty (SKUEV104).

Varianty zasiahnu v rôznom rozsahu biotopy európskeho významu: Ls1 lužné lesy, Ls5 bukové a zmiešané bukové lesy, Vo2 prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition a Br4 horské vodné toky a ich drevinová vegetácia s vrbou sivou, Lk1 nížinné a podhorské kosné lúky; biotopy národného významu Ls2 dubovo-hrabové lesy, Lk10 vegetácia vysokých ostrie, Tr6 teplomilné lemy, Ls6 suchomilné borovicové a borovicové zmiešané lesy, Kr9 vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

Z prvkov ÚSES sú k navrhovanej trase diaľnice najbližšie miestne biokoridory Mariánsky, Stupavský potok, Vydrice s prítokom, Viničiansky kanál a Mahulienský, regionálne biokoridory potok Struha, Račiansky, Stará Mláka, Šúrskeho kanál i ekotónový biokoridor a miestne biocentrum Hájs. Vyústenie vetracej šachty tunela v centrálnej časti Malých Karpát vo variante SPL (km 19,00) sa dotýka západného okraja nadregionálneho biokoridoru NRBk Nová hora - Ostrý vrch a vo variante 2 (km 10,06) je v kontakte s miestnym biokoridorom Vydrice s prítokom. Za tunelom Karpaty sú v širšom okolí diaľnice viaceré biocentra a biokoridory miestnej úrovne.

V územnej pôsobnosti CHKO Záhorie sa okrem prvkov ÚSES nachádza aj významná lokalita Vrchná hora, kde sčasti opustené vinohrady sa menia na xerotermné krovinné-bylinné porasty s množstvom vzácných a chránených druhov rastlín a živočíchov, zároveň je to významná lokalita výskytu orchideí na Záhorí.

Na konci trasy diaľnica spôsobí fragmentáciu podhorskej časti Malých Karpát a bude mať pomerná výrazný vplyv na odklonenie migrácie zveri od sídelných celkov tzv. veľkej Bratislavy. Tento vplyv sa znásobí plánovaným dobudovaním celého nultého diaľničného okruhu. Izolovanosť Bratislavy sa rozšíri na väčšie územie ako doteraz.

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

Správa o hodnotení obsahuje všetky požadované časti a kapitoly týkajúce sa ochrany prírody. Odborná úroveň SoH, týkajúca sa ochrany prírody, nemá závažné obsahové a formálne nedostatky.

SoH sú uvedené a v mape zobrazené biotopy zasahujúce do stavby diaľnice na menších segmentoch vedľa diaľnice. Nie je úplne jasné, aké kritériá boli zvolené na výber týchto lokalít. Predpokladá sa, že segmenty dostatočne reprezentujú biotopy, vyskytujúce sa v zasiahnutom území. Keďže biotopy neboli zmapované v celom dotknutom území, nie je možné overiť, či navrhovaná diaľnica bude na ne skutočne negatívne pôsobiť. V textovej prílohe 5. Vplyv na priaznivý stav biotopov nie sú zaznamenané druhy rastlín v navrhovanom suchom poldri.

Správa o hodnotení spomína monitoring bioty (napr. str. 201) vykonávaný v roku 2010, ale neuvádza konkrétne údaje a metódy monitoringu. Správa z monitoringu nie je uvedená medzi prílohami.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je celkovo najvhodnejším nulový variant kvôli zachovaniu celistvosti územia. Z predložených variantov výstavby diaľnice D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Záhorská Bystrica považujeme za najpriateľnejší **variant 7c**. Má najmenší vplyv na krajinu, biotu, chránené vtáčie územie, územie európskeho významu a záber pôdy. Ochrana ramsarskej lokality, územia európskeho významu a NPR Šúr vyžaduje nadštandardné technické riešenie stavby, ktoré zníži emisné zaťaženie lokality a bariérový vplyv stavby na ekologicky únosnú mieru. Z tohto dôvodu opakovane požadujeme čiastočné zahĺbenie diaľnice D4 pod úroveň terénu, tzn. jej vybudovanie v tesniacej vane (prekrytý tunel) pozdĺž ochranného pásma NPR Šúr v nadväznosti na navrhovaný zahĺbený (podúrovňový) úsek popri zastavanom území MČ Vajnory.

S navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami, s návrhom monitoringu i poprojektovej analýzy, uvedenými v SoH, sa stotožňujeme.

Štátna ochrana prírody SR, RCOP Modra, Správa CHKO Záhorie (list zo dňa 5.5.2011, č.j. CHKO/ZA/256/2011)

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody a krajiny

V celom území vymedzenom všetkými siedmimi variantmi (grafická príloha 1), spadajúcim do pôsobnosti Správy CHKO Záhorie, platí prvý stupeň ochrany prírody. Nenachádzajú sa tu žiadne maloplošné chránené územia ani európsky významné lokality.

Podľa platného územného systému ekologickej stability sa v širšom okolí výstavby diaľnice vyskytujú viaceré prvky biocentier a biokoridorov miestnej úrovne.

Na území v pôsobnosti CHKO Záhorie sa okrem prvkov ÚSES-u nachádza aj veľmi významná lokalita Vrchná hora. Toto územie je tvorené sčasti opustenými vinohradmi, ktoré sa menia na xerothermné krovinno-bylinné porasty s množstvom vzácnych a chránených druhov rastlín a živočíchov. Zároveň je to významná lokalita výskytu orchideí v rámci Záhoria.

V správe o hodnotení sa uvádza záber PPF a LPF pre celú dĺžku diaľničného úseku, z čoho nie je možné odvodiť plochu záberu len pre časť od západného portálu tunela.

Pre územie záhorskej strany riešenej stavby vo všetkých variantoch boli v správe o hodnotení určené nasledovné biotopy:

Biotopy európskeho významu:

Ls5 - Bukové a zmiešané bukové lesy

Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (*BEV)

Ls5.4 Vápnomilné bukové lesy (*BEV)

Lk1 - Nížinné a podhorské kosné lúky (*BEV)

Biotopy národného významu:

Ls2 - Dubo-hrabové lesy

Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské (BNV)

Ls6 - Suchomilné borovicové a borovicové zmiešané lesy

Ls6.1 - Kyslomilné borovicové a dubovo -borovicové lesy (BNV)

Biotopy bez určeného významu:

Kr7 - Trnkové a lieskové kroviny

X3 - Nitrofilná ruderalná vegetácia mimo sídiel

X5 - Úhory a extenzívne obhospodarované polia, Intenzívne obhospodarované lúky

X8 - porasty invázných neofytov

X9 - Porasty nepôvodných (introdukovaných) drevín

X10 - Porasty ruderalizovaných bahnitých brehov

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

Vymenovanie osobitne chránených častí prírody vyskytujúcich sa v hodnotenom území je dostačujúce.

V správe boli určené a v mapovom podklade zakreslené biotopy zasahujúce do stavby diaľnice na menších segmentoch vedľa diaľnice alebo ju pretínajúc. Nie je úplne jasné, aké kritériá boli zvolené na výber daných lokalít. Predpokladá sa, že dané segmenty dostatočne reprezentujú biotopy, vyskytujúce sa v zasiahnutom území. Keďže nebolo spravené biotopové mapovanie celého úseku línie stavby, nie je možné overiť, či naozaj bude, alebo nebude predmetná stavba negatívne pôsobiť na tieto biotopy.

V správe sa ďalej spomína monitoring bioty (napr. str. 201) vykonávaný v roku 2010. Ale v texte sa neuvádzajú žiadne konkrétne údaje z presných lokalít, ani nie je jasné, kto takýto monitoring a akými metódami spravil. Správa z monitoringu bioty nie je uvádzaná ani ako príloha.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Rozsah hodnotenia MŽP SR je uvedený na strane 152. Je možné konštatovať, že plnenie špecifických podmienok bolo dodržané.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Zo záverečného zhrnutia vypracovanej správy o hodnotení vplyvov bol ako najvýhodnejší určený variant 7c (modrý) a na druhom mieste variant 7a (modrý). Nultý variant (nerealizácia výstavby diaľnice) bol hodnotený ako 5. v poradí v vhodnosti.

Pre ochranu prírody je nultý variant najvýhodnejším riešením z pohľadu zachovania celistvosti územia, cez ktoré je plánovaná výstavba. Výstavba bude predstavovať fragmentáciu územia podhorskej časti Malých Karpát a pomerne výrazný vplyv na odklonenie migrácie zveri od sídelných celkov tzv. veľkej Bratislavy. Tento vplyv sa znásobí plánovaným dobudovaním celého nultého diaľničného okruhu. Izolovanosť Bratislavy sa rozšíri na väčšie územie ako doteraz.

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., OZ Bratislava (list zo dňa 16.5.2011, č.j. 6283/220-Gra/2011)

Po oboznámení sa s vplyvom navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody resp. s opatreniami na ich elimináciu, nemáme pripomienky k predloženému materiálu s pohľadu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Žiadame akceptovať pobrežné pozemky pre správu vodných tokov v lokalite výstavby diaľnice D4, ktoré sú podľa zákona č. 364/2004 Zb.z. (vodný zákon), § 49, odst. 2 stanovené pre vodohospodársky významný vodný tok vo vzdialenosti do 10 metrov od brehovej čiary toku, pri ochrannej hrádzi do 10 m od vzdušnej a návodnej päty hrádzi (Šúrsky kanál, Suchý potok, Viničniansky kanál) a pri drobnom vodnom toku vo vzdialenosti do 5 metrov od brehovej čiary toku (Ostatné toky).

Do vymedzeného územia pobrežného pozemku nie je možné umiestňovať zariadenie a vedenia technickej infraštruktúry, stavby trvalého charakteru, súvislú vzrastlú zeleň, ani inak ho poľnohospodársky obhospodarováť. Pobrežné pozemky musia byť prístupné (bez trvalého oplotenia) pre mechanizáciu správcu toku - SVP, š.p., OZ Bratislava, Správa vnútorných vôd Šamorín a Správa povodia Moravy z dôvodu vykonávania činností (povinností) vyplývajúcich z vodného zákona (§ 48).

Križovanie vodných tokov s navrhovanou diaľnicou D4 musia byť naprojektované podľa STN 73 6822 „Križovania a súbehy vedení a komunikácií s vodnými tokmi“, tak aby negatívne neovplyvňovali jeho prietokový profil. Podrobnejšie spracovanie projektovej dokumentácie žiadame predložiť na prerokovanie.

Hlavné mesto SR Bratislava (list zo dňa 20.5.2011, č.j. MAGS OUP-43533/11-257671)

Hlavné mesto SR Bratislava dáva k predmetnej dokumentácii nasledujúce stanovisko:

1/ Z hľadiska územného plánovania:

Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl.m. SR Bratislavy, rok 2007:

- ÚPN hl.m. SR Bratislavy, 2007, schválený MsZ uzn. č. 123/2007 z 31.5.2007 v znení neskorších zmien a doplnkov (ďalej len ÚPN):

- ÚPN stanovuje v záväznej časti C.7.1. Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia - automobilová doprava a komunikačná sieť, rezervovať koridory pre výstavbu základného komunikačného systému; nultého dopravného okruhu v trase: Jarovce (križovatka D2xD4) - nový most cez Dunaj - Podunajské Biskupice - Most pri Bratislave - Ivanka pri Dunaji - Vajnory - tunel pod Karpatmi - Marianka - Devínska Nová Ves - most cez Moravu (smer Marchegg);
- v ZaD 02 ÚPN hl. mesta SR Bratislavy je v dotknutom úseku diaľnice D4 navrhnutá zmena funkčnej triedy z rýchlostnej komunikácie f. tr. A2 na diaľnicu D4 v úseku Ivanka sever - Záhorská Bystrica.

Podľa predloženej správy o hodnotení výsledky dopravno-kapacitného posúdenia pre nulový variant potvrdzujú potrebu dobudovania D4. Odporúčaný variant na výstavbu je variant 7c, ktorý predstavuje najmenší záber pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody, nepatrí medzi finančne najnáročnejšie a z hľadiska jeho vplyvov na bezprostredne dotknuté obyvateľstvo sú tieto akceptovateľné.

Pripomienky z hľadiska funkčného využitia územia, priestorového usporiadania a regulácie zástavby:

- trasovanie diaľnice D4 je z hľadiska funkčného využitia územia vo variante 2a, 2b čiastočne v súlade s trasou nultého okruhu podľa ÚPN, a vo variante 7a, 7b, 7c a S-P-L trasovanie nie je v súlade s ÚPN hl. mesta SR Bratislavy;
- upozorňujeme, že vo variantnom riešení diaľnice D4 je potrebné vyhodnotiť trasovanie diaľnice D4 aj vo vzťahu k územnej rezerve TR 400/110/22W v kú. Vajnory vrátane pripojovacích vedení 400 a 110 kV a ich ochranných pásiem podľa ÚPN mesta;
- z hľadiska územného plánovania podporujeme variant 7c, ktorý predstavuje najmenší záber pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody, nepatrí medzi finančne najnáročnejšie a jeho vplyv na bezprostredne dotknuté územie je akceptovateľný;
- zároveň upozorňujeme na skutočnosť, že odlišné riešenie trasy diaľnice a jej križovatiek od riešenia v platnej územnoplánovacej dokumentácii podlieha procesu schválenia zmien a doplnkov ÚPN hl. mesta SR Bratislavy.

Z hľadiska dopravného plánovania

1 - Konštatuje

- Súčasťou správy o hodnotení je aj príloha Dopravno-inžinierske podklady, ktorá sa zaoberá analýzou a prognózou dopravy dotknutého územia pre časové horizonty rokov 2015, 2020, 2030 a 2040. V záverečnom zhodnotení z hľadiska dopravných vzťahov navrhovaná stavba D4 prináša nesporné zlepšenie dopravy a dopravnej infraštruktúry v dotknutom území, z hľadiska výhľadového dopravného zaťaženia aj vývoja dopravných vzťahov. Výsledky dopravno-kapacitného posúdenia pre nulový variant potvrdzujú potrebu budovania D4.
- Podľa predloženej správy sa odporúča na výstavbu variant 7c, ktorý rieši dostačujúco dopravné problémy v území, predstavuje najmenší záber pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody a nepatrí medzi finančne najnáročnejšie, jeho vplyv na bezprostredne dotknuté obyvateľstvo je akceptovateľný.

2 - Stanovisko:

- Trasovanie diaľnice D4 vo variante 2a,2b je čiastočne v súlade s trasou nultého okruhu v územnom pláne mesta, v ostatných variantoch 7a, 7b, 7c a S-P-L sa trasovanie líši, teda nie je v súlade s ÚPN.
- Rozdiely sú taktiež v tvare mimoúrovňových križovatiek, ich polohe a v navrhovanej kategórii diaľnice:

v súvislosti s riešením križovatky MÚK Rača je trasovanie cesty II/502 rozdielne vo vzťahu k ÚPN, takisto je rozdiel aj v polohe spomínanej križovatky;

poloha navrhovaných križovatiek MÚK Ivanka sever, MÚK Čierna voda a MÚK Záhorská Bystrica je v súlade s ÚPN;

tvor križovatiek MÚK Ivanka - sever, MÚK Čierna voda a MÚK Rača je rozdielny oproti schválenému ÚPN. Križovatka MÚK Záhorská Bystrica je v súlade s ÚPN;

navrhované variantné riešenie vedenia diaľnice D4 v úseku MÚK Ivanka sever z dôvodu nepriaznivých hydrologických pomerov, spočívajúce v modifikácii výškového vedenia diaľnice D4 a to ponad diaľnicu D1 (tak, aby D4 plynulé prechádzala ponad cestu 1/61 a diaľnicu D1) nie je v súlade s platným ÚPN;

vo variante 7a aj 7c v úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Čierna voda sú po oboch stranách diaľnice D4 navrhnuté jednosmerné, dvojpruhové kolektory (súbežné komunikácie) kategórie C 9,5/80, na ktoré budú napojené miestne komunikácie. V úseku medzi MÚK Čierna voda a MÚK Rača je iba na južnej strane diaľnice D4 navrhnutý jednosmerný kolektor, cez ktorý bude možné napojiť priľahlé územie západne do MČ Vajnory (areál CEPIT) - s takýmto riešením platný ÚPN mesta neuvažuje;

variant 7b uvažuje v úseku okolo zástavby MČ Vajnory (vo vzdialenosti cca 300 m od severovýchodného okraja) s vedením nive lety diaľnice pod úrovňou terénu až po km 1,600. Jedná sa o zahĺbený (podúrovňový) úsek diaľnice, pomenovaný ako tunel Vajnory, ktorého návrh však nemá oporu v platnom ÚPN;

nultý okruh Bratislavy v riešenom úseku je v územnom pláne mesta definovaný ako komunikácia funkčnej tr. A2, kategórie MR 22,5, pričom pripomienky Národnej diaľničnej spoločnosti k Návrhu zmien a doplnkov 02 Územného plánu hl.m. SR Bratislavy, ohľadne diaľnice D4 v dotknutom úseku (tzn. zmena funkčnej triedy z rýchlostnej komunikácie A2 na diaľnicu D4 v úseku Ivanka sever - Záhorská Bystrica), boli akceptované a zapracované do upraveného návrhu ZaD 02, ktorý doposiaľ nebol schválený mestským zastupiteľstvom.

Avšak vychádzajúc z platného znenia prílohy č. 2 Cestného zákona, ktorá o.i. definuje aj funkčnú triedu nultého okruhu ako diaľnice (tzn. f.tr. A1), tento nesúlad hodnotíme ako vlastný nedostatok ÚPN a nie ako rozpor s ním.

3 - Záver:

- S prihliadnutím na významný prínos diaľnice pre riešenie dopravných problémov súvisiacich s tranzitnou dopravou (v súčasnosti priťažujúcou komunikácie v meste) z hľadiska dopravného plánovania s predloženým variantným riešením trasovania diaľnice D4 súhlasíme. Podporujeme výber a dopracovanie toho variantu, ktorého príprava a následná realizácia bude efektívnejšia a rýchlejšia.
- Je však nevyhnutné upozorniť investora na skutočnosť, že riešenie trasy diaľnice a jej križovatiek, ktoré je odlišné od riešenia v platnej územnoplánovacej dokumentácii,

podlieha procesu schválenia zmien a doplnkov tejto ÚPD. Z časového hľadiska a z hľadiska naliehavosti riešenia dopravných problémov je najvýhodnejším riešením úplný súlad s ÚPN. V prípade nevyhnutnosti procesu schvaľovania zmien a doplnkov ÚPN je možné jeho urýchlenie dosiahnuť minimalizáciou vyvolaných zmien a doplnkov.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry:

- Súhlasí s výberom a dopracovaním toho variantu, ktorý bude rešpektovať riešenie križovatky so štátnou cestou II/502 tak, aby bola zohľadnená aj rezerva pre TR 400/110/22 kV Vajnory, vrátane pripojovacích vedení 400 a 110 kV a ich ochranných pásiem, v trasách a lokalite odsúhlasených v ÚPN mesta. Táto koncepcia rozvoja elektrických sústav ZVN a VVN je dlhodobo uplatňovaná v rozvojových dokumentoch nadmestského a celomestského významu a doterajšie riešenie bolo koordinované - nultý dopravný okruh a záujmy energetiky - a ich vzájomné umiestnenie v predmetnej lokalite.
- Poukazuje na skutočnosť, že ani jeden z variantov sa kolíziou s elektrickou stanicou a jej pripojovacími vedeniami ZVN a WN nezaobera, hoci v platnom územnom pláne Bratislavy pôvodné dopravné riešenie križovatky je skordinované s energetickými zariadeniami v dotknutom území.

2/Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov

Ovzdušie:

- Z krátkodobého hľadiska dôjde v dotknutom území a jeho okolí pri stavebných a zemných prácach k znečisteniu ovzdušia najmä úletom prachových častíc. Požaduje eliminovať vznik a rozptyl týchto častíc do prostredia podľa bodu 1 prílohy č.3 vyhlášky č. 356/2010 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.
- Podľa výsledkov rozptylovej štúdie (v prílohe SoH) nedôjde k prekročeniu limitných hodnôt podľa vyhlášky Č. 356/2010 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší.

Vody:

- Výstavba diaľnice ovplyvní režim povrchových a podzemných vôd. Je potrebné vyžiadať si súhlas orgánu štátnej vodnej správy podľa § 27 ods. 1 písm. b) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách.
- Pri zimnej údržbe vozovky je potrebné používať materiály, ktoré predstavujú minimálne riziko znečistenia podzemných vôd.

Pôdy:

- K návrhu ÚPN 2007 udelil KPU Bratislava ako prísl. orgán ochrany PP súhlas na nepoľnohospodárske použitie PP podľa § 13 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy. Do tohto súhlasu nie sú zahrnuté pozemky v riešenom území.
- Pre následné odňatie poľnohospodárskej pôdy (PP) podľa § 17 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v platnom znení je potrebné vyžiadať si od prísl. orgánu ochrany PP rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy.
- Pre vyňatie alebo obmedzenie využívania lesných pozemkov (LP) z plnenia funkcií lesa je potrebné požiadať prísl. orgán ochrany o súhlas podľa §7 ods.2 vyhlášky č. 12/2009 Z.z. o ochrane LP pri územnoplánovacej činnosti a pri ich vyňatí a obmedzení z plnenia funkcií lesov.
- V podkap.: B.1.1. Pôda kap.: B.I. Požiadavky na vstupy (str. 24-25), ale aj v iných častiach dokumentácie sú uvedené skratky poľnohospodársky pôdny fond (PPF) a lesný pôdny fond (LPF). Podľa platnej legislatívy je potrebné nahradiť ich skratkami poľnohospodárska pôda (PP) a lesná pôda (LP).

Hluk - okrem návrhu protihlukových opatrení vo vzťahu k existujúcej hlukovo citlivej zástavbe odporúča zohľadniť v ďalších stupňoch dokumentácie aj navrhované hlukovo citlivé funkcie v dosahu limitujúcich hladín hluku a dohodnúť sa na spoločnom postupe pri eliminácii nadmerných hodnôt hluku; samotná hluková štúdia nie je súčasťou predloženej dokumentácie; k predloženej dokumentácii je potrebné stanovisko orgánu verejného zdravotníctva - Regionálneho úradu verejného zdravotníctva v Bratislave; okrem navrhovaných opatrení na zníženie hluku odporúčame využiť i ďalšie možnosti zníženia emisií diaľnice v kritických úsekoch, ako napr. tichý povrch vozovky.

Ochrana prírody, ÚSES, zeleň, tvorba krajiny:

- Z hľadiska posúdenia a vyhodnotenia vplyvov všetkých variantov na faunu, flóru, biotopy, CHÚ, ako aj na migráciu fauny, vychádzajú najlepšie varianty 7b a 7c. Pritom pri netunelových variantoch dochádza k obmedzeniu migrácie zveri. Tunelové varianty vo veľkej miere eliminujú zásahy do CHKO Malé Karpaty, ako aj do iných CHÚ a neobmedzujú migračné koridory.
- Všetky zásahy do CHU, ako aj opatrenia k revitalizácii územia je potrebné konzultovať so správou CHKO Malé Karpaty, ako aj ŠOP SR.
- Vzhľadom na zásah do lokalít NATURA 2000, ako aj ďalších CHÚ, odporúča prevziať do ďalších stupňov dokumentácie, ako aj do samotnej realizácie navrhnuté opatrenia v kap. C.IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie (str. 186 SoH).
- Z hľadiska zelene a tvorby krajiny podporujeme tunelové varianty riešenia. Pri realizácii protihlukových opatrení žiadame využiť aj biologické komponenty, na zmiernenie negatívnych vplyvov v krajine.
- Požaduje v čo najväčšej miere minimalizovať výrub a ponechať všetku hodnotnú zeleň v území, resp. v trase realizovaného variantu.

Toto stanovisko nenahrádza Záväzné stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané podľa všeobecne záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Mesto Pezinok (list zo dňa 13.5.2011, č.j. 5/44/3333-2011/16152)

Na základe posudzovania jednotlivých variantov, ktoré sú obsiahnuté v správe o hodnotení činnosti odporúča variant 7c, prípadne 7b.

Mesto Svätý Jur (list zo dňa 7.6.2011, č.j. 3254/797/2011)

Mesto Svätý Jur oznamuje, že správa o hodnotení bola vyvesená na úradnej tabuli mesta v termíne 15.4.2011 - 7.6. 2011. V tomto čase neboli vznesené žiadne pripomienky a námietky.

Obec Bernolákovo (list zo dňa 2.6.2011, č.j. 775/11-Be)

Po oboznámení sa so správou o hodnotení Obec Bernolákovo nemá námietky k predloženej správe.

Obec Viničné (list zo dňa 16.5.2011, č.j. 422/2011)

Obec Viničné v zastúpení starostom obce Bc. Štefanom Lenghartom nemá žiadne pripomienky a námietky k „Diaľnici D4, Ivanka sever -Záhorská Bystrica“.

Obec Borinka (list zo dňa 19.5.2011)

K predloženému materiálu uvádza tieto hlavné pripomienky a požiadavky:

Zásadne nesúhlasí s variantným riešením a trasovaním variantu č. 7, kde by v km 10,5 (lokalita Bystrické) navrhovaného úseku z masívu hory v blízkosti skladu CO vyúsťoval šachtový výdych diaľnice. Všetky emisie a zápach vyháňané z tunela by mali spádať do doliny a boli by blízko našej obce. Znamenalo by to negatívny vplyv na zdravie obyvateľov a turistov v oblasti, ako aj blízku

vegetáciu.

Pri rozptylovej štúdii (textová príloha č. 3) nevieme, čo predkladáte! rozumie pod termínom vidiecky režim dopravy (s. 10) a ako sa líši tento režim od iného (mestského?). Takisto pri kumulovanom vplyve prevádzky ostatných hlavných cestných ťahov bola asi pravdepodobne vynechaná cesta spájajúca Bratislavu a Stupavu. V prípade, že sa v hodnotení nenachádza, žiada ju do štúdie doplniť, pretože môže výrazne ovplyvniť údaje. Už teraz v samotných záveroch bola identifikovaná situácia v Stupave ako nepriaznivá.

Vetracie šachty sú chápané ako stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia. Na základe parametrov v tab. 5 kapitoly 2 rozptylovej štúdie vypracovanej Enviconsultom sa pohybujú hodnoty z vetracích šacht vo väčších množstvách ako z portálov (napr. VP 58 < vetracia šachta 123 > ZP 64). Čím je to spôsobené a dá sa to nejakými opatreniami zmeniť? Je možné výsledok v tabuľke porovnať s celkovým limitom v území? Čo predstavuje hmotnostný tok znečisťujúcich látok oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého, tuhých znečisťujúcich látok a uhlíkov (prepočet na benzén) kg/deň z výduchov? Ďalšia otázka je, aký je rozdiel medzi variantmi 2a (napr. NO_x 123,3) a 2b (napr. NO_x 138,8) ohľadom výduchov, pretože pri var. 2b sú vykazované vyššie hodnoty (138,8).

Niekoľko štúdií poukazuje na súvislosť medzi zvýšenou koncentráciou NO₂ a výskytom astmatických a chrípkových ochorení u detí. Znečistenie vzduchu predstavuje riziko pre starších ľudí, pre tých, ktorí už trpia chorobami, potom tehotné ženy a ich budúce deti. Taktiež hladina tuhých častíc vo vzduchu (TČ v správe ako PM) predstavuje pre zdravie človeka vážne riziko. Svetová zdravotnícka organizácia zatiaľ nestanovila prah pre TČ, pretože sa predpokladá, že aj minimálne úrovne TČ vo vzduchu spôsobujú zdravotnú ujmu. Hoci EU (a SR) takýto limit stanovila na úrovni 50 μg/m³ ako 24-hodinový priemer pre koncentráciu mikročastíc (veľkosť častíc menšia ako 10 μm - PM₁₀), podľa štúdie American Lung Association už veľmi malé koncentrácie častíc vo vdychovanom vzduchu majú za následok zdravotné poškodenia. Na základe sledovaní v americkom Seattle vyplynulo, že každý ôsmy astmatický záchvat je spôsobený expozíciou častíc vo vzduchu. Táto súvislosť sa potvrdila už pri koncentráciách častíc na úrovni 30 mg/m³, pričom podľa amerického práva je stanovený limit na úrovni až cca 5x vyššej.

Žiada doplniť do štatistík v správe aj charakteristiku pre ozón, olovo a oxidy síry.

V Borinke je mnoho starých občanov, ako aj veľký prírastok detí. V obci sa nachádza aj zariadenie pre permanentnú starostlivosť o starých imobilných dôchodcov Gerion. Obrázky 13-16 súvisia s tab. 25 v 6. kapitole. Uvedená štatistika, tabuľka pre znečisťujúce látky a obrázok rozptylu NO₂ z výduchu neberie do úvahy kumulovaný vplyv. Zdrojom znečistenia ovzdušia je aj miestna komunikácia smerujúca na Košariská. K znečisteniu prispievajú aj samotné domácnosti v Borinke. Teplotná inverzia v zimných mesiacoch, spôsobuje udržiavanie teplejšieho znečisteného vzduchu pri zemi. Počas takéhoto obdobia môžu dosahovať koncentrácie škodlivín vo vzduchu až 10-násobok normálnych hodnôt a spôsobovať vážne zdravotné problémy. Žiadame vyhodnotiť pre Borinku tento vplyv, kde by sa zobrali do úvahy viaceré spomenuté aspekty. Žiadame doplniť Borinku do kapitoly 5.2 spolu s tabuľkou, ako je to pri ostatných obciach, kvôli výduchu a kumulovanému vplyvu s existujúcou dopravou. Okrem toho, ako sme uviedli, napriek tomu, že existujú limitné hodnoty stanovené právnym predpisom, aj malé znečistenie znamená vplyv na dýchací systém a ostatné orgány, keďže dôjde k nárastu hodnôt v ovzduší. Taktiež je rozdiel brať do úvahy limity pre rekreačnú oblasť a mestské prostredie. Keďže nepoznáme naozajstnú situáciu v Borinke podľa absencie údajov, žiadame, aby boli na vetracie šachty osadené účinné filtre/odlučovače škodlivín, ktoré by pomohli zminimalizovať vplyv na životné prostredie okolitých ekosystémov, vplyv na zdravie obyvateľstva a rozvoj rekreácie v čistom zachovalom prostredí (rozpor aj s našim chápaním

„zelených pľúc BA"). Bez požadovaného ukazovateľa nemôžeme vedieť, či v Borinke nebude situácia podobná ako v úseku Marianka - Stupava, kde hodnoty NO_x dosahujú skoro limitné horné hranice (tab. 17).

V prípade variantného riešenia a trasovania č. 2 žiada, aby bol výdych (ktorý je teraz navrhnutý v km 10,0 (lokalita Nad Bystricou) navrhnutý tak, aby spádu splodín do Borinky zamedzoval vrchol hory, tzn. aby medzi obcou/dolinou a výdychom bránil rozptylu ešte kopec s lesnými porastmi, ktorý by aspoň Čiastočne zachytil možné zafúkavanie emisií a zápach do doliny, keďže podľa veternej ružice (Stupava) sa zdá, že prevládajúcimi sú severno-južné vetry.

Čo sa týka kapitoly č. 6, nie je nám jasné, kde sa údaje použili. Či sa pri modelovaní zahrnuli do variantov všeobecne alebo samostatne vystupujú nezahrnuté ako výdych. Ak sa zahrnuli do variantov, tak sa situácia pre Borinku skresľuje pri výpočte na celú trasu variantov. Zaujímá nás konkrétne situácia, ktorá je a ktorá nastane v Borinke, Taktiež absentuje tab. pre Borinku na porovnanie koncentrácií. Žiadame tieto údaje, ako sme aj vyššie uviedli, doplniť.

Tak isto i z hľadiska otrasov pri razení tunela a samotnému možnému narušeniu zvodnených geologických vrstiev podporujeme viac trasovanie č. 2, ktoré je ďalej od obce, v prípade, že sa bude na D4 trvať. V správe absentujú údaje z hydrogeologického prieskumu, ktoré týmto žiadame doplniť. Túto požiadavku sme vzniesli aj v predchádzajúcich stanoviskách.

V správe bol vyslovený predpoklad, že sa môže zmeniť spádovanie podzemnej vody v oblasti Svätého vrchu, ktorý je nad Borinkou. Stupavský potok je napájaný malými prítokmi i z ľavej strany. Či sa zníži zásoba podzemných vôd, alebo dôjde k opaku, vyvstáva otázka, ako to môže zasiahnuť Borinku. Na jednej strane sa v Borinke objavujú povodňové vlny Stupavského potoka, na druhej strane je v Borinke najmä v letnom období pitnej vody nedostatok, kedy dochádza aj k odstavkám vody v obci. Na základe toho je potrebné uviesť výsledky hydrogeologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd.

V zahraničí je postupujúcim trendom, brať do úvahy aj „pekne výhľady", tzn. analýza situácie aj z výhľadových bodov a zhodnotenie narušenia krajinného obrazu. Požadujeme dopracovať vizualizáciu výhľadu (výhľadovosti) z Pajštúna na diaľnicu do kapitoly týkajúcej sa vplyvu na krajinu, keďže dokumentácia niečo podobné neobsahuje, ako najnavštevovanejšej dominanty regiónu a zabezpečiť navrhovateľom, aby teleso diaľnice, čo najmenej pri pohľade z Pajštúna narúšalo z tohto aspektu prostredie - zapustenie do terénu, realizovanie výsadiel a pod. v prípade, že k tomu bude dochádzať. K ostatným úsekom totiž Borinka nebola prizvaná ako dotknutá obec (úsek Volkswagen - Záhorská Bystrica/Marianka, prepojenie na Rakúsko cez Moravu).

Keď sa v minulosti trasa navrhovala, bývanie a silná potreba oddychu pre mestského obyvateľa nebola taká markantná. Okrem toho sa situácia neriešila žiadnou výhľadovou stratégiou. Až po upozornení, že takýto materiál absentuje, došlo k zahrnutiu nultého okruhu D4 do Programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 - 2010 v roku 2007.

V súčasnosti však najmä cez víkend v rámci takzvanej jednodňovej turistiky, je práve Borinka, Marianka a blízke okolie smerom k Morave najnavštevovanejšie. Práve tu sa uvažuje o zokruhovaní trasy diaľnice a napojení do Rakúska na S8.

Zokruhovanie dopravy na diaľnici D4 a argument o previazanosti úsekov nemá dopravno-inžinierske opodstatnenie, nepresvedčili nás ani argumenty uvedené v správe o hodnotení a štatistiky uvedené v dopravno-inžinierskych podkladoch poukazujú na opak.

V správe o hodnotení je nejasne až protichodne definovaný účel stavby. V správe sa spomína odbremenenie mesta Bratislavy od nákladnej dopravy, v severozápadnej časti Bratislavy však dôjde k nárastu dopravy (privedenie dopravy aj z Rakúska). Tranzitná doprava na moste

Lafranconi podľa predložených údajov: 69 631 voz./24 hod., z toho 12,3% podiel nákladnej dopravy (rok 2008). V dopravno-inžnierskych podkladoch (s. 22) sa uvádza v roku 2020 po realizácii stavby 64 589 voz./24 hod., z toho 16,26% ostatných vozidiel, kde sú zahrnuté aj nákladné. V dopravnom prieskume sa uvádza preťaženie mosta Lafranconi už v roku 2015 bez budovania investície. Avšak aj s jej vybudovaním dôjde podľa uvedených údajov k preťaženiu asi do 7 rokov od jej dobudovania. Prieťah mestom osobnou dopravou bude preto aj po dobudovaní diaľnice D4 spôsobovať kolaps na moste Lafranconi, a to aj od nákladnej dopravy. Podobne sú na tom aj ostatné úseky v severozápadnej časti Bratislavy. Podporuje trasovanie viac na Záhorie (približuje sa tomu navrhovaný variant SPL), alebo doplnenie alternatívy tunela Lamač - Rača. O zahrnutie tejto alternatívy (dopravný polkruh) do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie sme žiadali aj listom zo dňa 24.05.2007, ktorý bol adresovaný NDS, a.s. Na pripomienke trvajú.

Žiada doplniť do bodu C.IV. podkapitolu kompenzačné opatrenia v prípade realizácie D4 vo variantných riešeniach 2 a 7 v dotknutom území. V správe z nášho pohľadu totiž kompenzačné opatrenia pre miestnych obyvateľov regiónu a pre živočíchy absentujú. Okrem snahy o riešenie dopravnej situácie sa environmentálna situácia zhorší oproti nultému variantu. Na jednej strane sa zvýšia emisie, hluk, dôjde k záberu pôdy, fragmentácii biotopov, izolácii populácií a ďalším aspektom popísaných v správe. Na strane druhej sa trasovaním diaľnice zhoršia podmienky a zníži atraktivita pre bývanie a možnosť rozvoja rekreácie, čo práve pri tesnej blízkosti s Bratislavou, potrebou relaxácie a rozvojom vidieckeho bývania je dosť prekvapivé.

Napriek tomu, že sa Borinky priamo netýka ovplyvnenie hlukom, žiada, aby boli navrhnuté za portálmi vyššie protihlukové steny na oboch stranách výbehu diaľnice z masívu a v netunelovej časti a prekrytá diaľnica na dlhšom úseku, ako 15,268 km pri variante 2b, ako aj ďalšie možné dostupné prostriedky na iné vplyvy popísané v správe. Podľa hlukovej štúdie a grafických príloh správy (pozdĺžne profily diaľnice) si myslia, že je prekrytie konštrukčne možné uskutočniť napriek kvartérnym horninám, ktoré majú iné parametre ako kryštalínikum. Myslia si, že výber optimálneho variantu a zamedzenie ďalšej postupujúcej degradácie životného prostredia Záhoria a minimalizácia ďalších zásahov je vecou spoločenskej zodpovednosti, tzn. akú krajinu naši potomkovia po nás na život zedia. Týka sa to aj úseku z druhej strany Karpát pri NPR Šúr, ktorý je ojedinelý svojho druhu v Európe a patrí medzi medzinárodne významné územia. Takže všetky možné prostriedky na zachovanie alebo zlepšenie stavu v prostredí by mali byť zahrnuté nehládajúc na výšku financií.

Predkladateľ sa vysporiadal aj s našou pripomienkou ohľadom projektu „Zelené pľúca Bratislavy“ (na s. 176). Na základe podkladov, ktoré vypracoval pôvodne tím odborníkov z ochrany prírody, tým bolo však okrem zachovania, účinnej ochrany prírodných hodnotných území a tvorby nových prvkov ÚSES, navyše nadstavbovo myslené zachovanie prírodných ekosystémov, ale tiež vidieckeho charakteru bývania, snaha obcí o zachovanie a dopĺňanie/tvorbu zelene, dobudovanie prvkov ÚSES a najmä vybudovanie zázemia oddychu pre turistov a cyklistov s neprekročením únosnosti prírodného územia (mäkká turistika) — a tým zachovanie hlavných funkcií BLP (Bratislavského lesného parku), ktorý zasahuje aj do katastra Borinky. Myšlienka realizácie diaľnice je v rozpore s touto koncepciou a nenaplnia cieľ.

Ako kompenzačné opatrenie žiada vybudovať aj spevnenú miestnu/regionálnu cyklistickú trasu Borinka - Stupava (prípadne s prepojením do Marianky) a oddychové miesta pre turistov/cyklistov na tejto trase. Časť vyťaženej zeminy by sa mohla na tento účel možno vhodne využiť. Odhadované náklady integrovať do výpočtov a tabuľky odhadovaných nákladov na výstavbu diaľnice (kapitola C. V.).

Taktiež nám z tohto pohľadu chýba v správe navrhnutie, doplnenie a vytvorenie viacerých nových prvkov ÚSES (C.IV.) pri všetkých zamýšľaných úsekoch D4 a zapracovanie ich

finančného odhadu do tabuľky (ovplyvnené budú lokality NATURA 2000, medzinárodne významné mokrade NPR Šúr a Niva Moravy a iné chránené územia). Okrem toho v grafickej prílohe nie sú uvedené všetky prvky ÚSES.

V našich predošlých stanoviskách (doručované listami HBH, NDS a MŽP SR) sme požadovali pri zokruhovaní D4 na celej trase, keďže sa posudzujú len jednotlivé úseky (pri ktorých nie sme ako dotknutá obec zahrnutí), vybudovať v nížinnej časti trasovania diaľnice (tzv. fragmentovanej netunelovej časti, ako ju nazýva predkladateľ, s. 73) priechod pre migráciu živočíchov - poľovnú zver, chránené živočíchy. Nemyslíme tým len rúrové prepojenie pod diaľnicou a ani suché cesty navrhnuté v správe, ktoré by mali slúžiť pre obojživelníky a menšie cicavce. Z hľadiska zachovania migračných ciest živočíchov žiadame o vybudovanie 1-2 vegetačných nadchodov („ekoduktov“) pre migráciu veľkých cicavcov so šírkou cca 80 m a ich vhodnou lokalizáciou na navrhovanej trase D4, či už v blízkosti Dunajských luhov, Šúru, rieky Moravy alebo niekde medzitým. Budú zároveň slúžiť aj ako prirodzený priechod pre ľudí. Skúsenosti s výstavbou priechodov pre migráciu živočíchov majú o. i. v Nemecku, Holandsku, ale aj v blízkych Čechách a Rakúsku. Predišlo by sa takto zamedzovaniu prenosu genetických informácií novými jedincami z okolia, fragmentácii ekosystémov, tiež poľovníckych revírov, izolácii a zániku populácií už spomínaným rozdrobením ich biotopov a oplocovaním telesa diaľnice, ako to nakoniec spomína aj predkladateľ správy vo viacerých kapitolách (C.III.10., na s. 179-181 a i.). V prípade všetkých variantných riešení, kde komunikácia už nepôjde tunelom, je potrebné túto skutočnosť zahrnúť, ako aj odhadované náklady integrovať do výpočtov a tabuľky odhadovaných nákladov na výstavbu diaľnice (kapitola C.V.). Dodatočná výstavba ekoduktov je podľa skúseností desaťkrát drahšia, ako súbežná. Nevšimli sme si, žeby sa v správe spomínala Borinka a okolitý poľovný revír. Nielen oplotenie a vyhýbanie sa zrážkam so zverou, ale riešenie zabezpečenia výmeny genetických informácií je pre Borinku významné.

Na základe preštudovaného materiálu a navrhnutých variantných riešení sa nám zdá najvhodnejší nultý variant, potom následne SPL a nakoniec 2b (prekrytie v zárezoch a podúrovňové vedenie na oboch stranách výjazdu z tunela), pričom je potrebné aj tento variant doplniť o ďalšie opatrenia znižujúce vplyv. Ostatné varianty nevyhovujú spoločenským a environmentálnym požiadavkám z pohľadu našej obce. Pritom neberieme do úvahy len vplyv na obyvateľstvo, ale aj na rozvoj rekreácie a zachovalosť prírody, čomu nasvedčuje prítomnosť chránených druhov, biotopov a vyhlásené chránené územia národného i európskeho významu (NATURA 2000).

Výpis z uznesenia obecného zastupiteľstva v Borinke zo dňa 20.6.2011.

Obecné zastupiteľstvo Borinka:

A. Schvaľuje:

- obecné zastupiteľstvo v Borinke schvaľuje vypracovanie dopĺňujúceho stanoviska k záverečnej správe ohodnotení činnosti pre zámer Diaľnica 1)4, Ivanka sever - Záhorská Bystrica, v ktorom vyjadruje nesúhlas s realizáciou odporúčaného variantu 7c, nakoľko odvetrávacia šachta sa nachádza v blízkosti obce Borinka a v tesnej blízkosti pozemkov, ktoré má obec v zámere v budúcnosti využívať na športovo - rekreačné účely, v rámci bratislavského regiónu. V odporúčanom variante 7c by odvetrávacia šachta pôsobila rušivo vo výhľade už existujúcich rekreačných dominánt „Dračí hrádok“ a zrúcanina hradu „Pajštún“.

Obec Borinka (list zo dňa 22.6.2011)

Zasielame Vám doplnok k nášmu stanovisku zo dňa 19.05.2011 k správe o hodnotení, zaslanej ako príloha Vášho listu č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 11.04.2011 a na základe verejného prerokovania zorganizovaného pre obec Marianka dňa 15.06.2011.

Dňa 20.06.2011 bolo obecné zastupiteľstvo v Borinke oboznámené so súčasným stavom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, s možnými vplyvmi na kataster Borinky, ako aj jeho okolia. Prerokovali sa aj pripomienky podané za obec a boli aj ďalšie nové v znesení.

Okrem už zaslaných pripomienok, s ktorými je zastupiteľstvo plne stotožnené, Vám zasielame nové pripomienky navyše k nášmu pôvodnému stanovisku, ktoré zostáva nemenné.

Vďaka aktívnej práci miestneho občianskeho združenia (OZ Pajštún) sme obdržali podklady na podporu našej argumentácie v neprospech trasovania č. 7., ktorú sme uviedli v našom pôvodnom stanovisku, tieto podklady Vám zasielame ako prílohy tohto doplnku. Týkajú sa väčšej viditeľnosti výduchového objektu pri variantoch č. 7 (naproti variantom č. 2) z rôznych turistami navštevovaných lokalít.

Vyjadrujeme týmto našu podporu aj snahám Marianky o zachovanie historického rázu, ako aj zachovania životného prostredia obyvateľov v regióne. Mnoho rodín z Borinky má rodiny v Máste i v samotnej Marianke. Mnohí chodia za prácou do Bratislavy a nie je im ľahostajné, ako bude naše okolie na západnej strane Karpát vyzerat'. Takisto uvedená investícia zníži rekreačný potenciál i atraktivitu celého regiónu následkom hluku, zvýšenia emisií a vizuálneho prevedenia diaľnice. Žiadame preto, aby bol úsek po jeho vyjdení z horninového podložia pri Marianke zakrytý zeminou a vysadený vegetáciou. Je vhodné ho zároveň aj zahĺbiť, či nejakým spôsobom zapustiť do terénu pod jeho úroveň až po križovatku.

Zároveň opakujeme náš zásadný nesúhlas s variantným riešením v koridore trasovania č. 7., ktoré je v blízkosti pozemkov, ktoré chce obec strategicky využívať na športovo-rekreačné účely po ukončení súčasnej zmluvy o prenájme. K uvedeným skutočnostiam zaujalo stanovisko aj obecné zastupiteľstvo, na základe záverov ktorého v prílohe nášho doplnku k stanovisku z 19.05.2011 Vám zasielame aj výpis z uznesenia z 20.06.2011. Z tohto hľadiska je vyústenie z odvetrávacej šachty v koridore trasovania č. 2 o trochu prijateľnejšie riešenie.

Ako kompenzačné opatrenie pre priľahlý región, tzv. Marianku - Stupavu - Borinku za znehodnotenie životného prostredia a zníženie rekreačného potenciálu žiadame vybudovať miestnu cyklistickú trasu, ktorá pôjde mimo existujúcej regionálnej cesty, ktorá je pre cyklistov nebezpečná, pretože dochádza ku kolízií s autami.

Obec Marianka zo dňa 12.5.2011

Obec Marianka v roku 2008 zaslala na MŽP SR stanovisko k zámeru + dodatok č.1, a preto nás zaujímalo ako boli akceptované naše závažné pripomienky a požiadavky ako priamo dotknutej obce.

S námietkami v bode I.a. správy o hodnotení sa autori v prevažnej vysporiadali len čiastočne.

Námietky obce v bodoch II.a, II.b. sú v predloženej správe o hodnotení taktiež zodpovedané len čiastočne. Námietka II.c bola akceptovaná.

Tiež nás prekvapilo, že sme neboli oslovení NDS, a.s., vo veci zorganizovania verejného prerokovania priamo v Marianke.

Pripomienky a požiadavky z pohľadu obyvateľov obce Marianka.

Oceňujeme snahu predĺženia podúrovňového vedenia vo variante 7c. Bohužiaľ umiestnenie portálu v km 15,2 km stále nerieši výrazné negatívne dopady hluku na veľkú časť obce. Existujúca a navrhovaná zástavba (podľa platného ÚPN obce Marianka) je vzdialená cca 100 m od trasy navrhovanej diaľnice D4.

A)

Požadujeme:

1 - predĺženie podúrovňového vedenia trasy diaľnice variant 7c) po bod 16,000 km a zníženie celej trasy diaľnice o 5 m,

Podľa našich odhadov je možné aj pri nadúrovňovom vedení diaľnice v križovatke s cestou I/2 pri Stupave znížiť trasu diaľnice min. o 5 m.

Nakoľko obec Marianka nebola prizvaná na jednania o umiestnení križovatky, ako dotknutá

obec, zodpovednosť za súčasné nevhodné riešenie nenesie obec Marianka, Z pohľadu EIA, ako aj z pohľadu stavebného zákona, bolo potrebné za účastníkov konania prizvať všetky obce, ktoré môžu byť stavbou dotknuté. Ako vidno v tejto EIA, existujú technické nadväznosti jednotlivých úsekov D4. Neprizvaním obce Marianka do rokovania došlo preukazne k porušeniu zákona. Súčasný riešenie križovatky na najvyššom bode v teréne a navyše s nadúrovňovým vedením diaľnice je najhorším možným riešením z pohľadu Marianky. Smerom bližšie k Stupave je terén nižší, navyše celá trasa diaľnice by bola za kopcom, ktorý by prirodzene chránil pred hlukom. Tiež dochádza k menším dopadom na scenériu krajiny (priložený obr. 1) v opačnom prípade nemôžeme súhlasiť so žiadnym z predložených variantov.

Podúrovňové vedenie diaľnice je veľmi významným prvkom nielen z pohľadu ochrany obyvateľov pred hlukom, exhalátmi ale aj z hľadiska zachovania rekreačného oddychového charakteru oblasti - intenzívne využívaného obyvateľmi Bratislavy ale aj širšieho územia.

Marianka je najstaršie pútnické miesto na Slovensku s vysokou návštevnosťou, s frekventovanými cykloturistickými chodníkmi, turistickými trasami a pod.

V prípade nadúrovňového vedenia, najmä v dotyku s katastrálnym územím obce Marianka, sa výrazne zhorší kvalita života obyvateľov a výrazne sa obmedzí rekreačná funkcia územia. Uvedené dopady budú mať veľmi negatívny vplyv na ďalší rozvoj obce, do ktorej sa v posledných rokoch presťahovali stovky obyvateľov s vidinou tichého vidieckeho bývania.

B)

Požadujeme posunutie trasy diaľnice ďalej katastrálneho územia obce Marianka smerom k Stupave. V súčasnosti je trasa diaľnice vedená z časti na vrchu a z časti bokom kopca pred Mariankou. Pred portálom vo variante 7c v úseku 15,0 km až 15,3 km križuje celý masív kopca. Niekoľko desiatok metrov ďalej od navrhovanej trasy vedie v celej dĺžke údolie, bez prekážok, ktoré treba prekonávať. Všetci obyvatelia Marianky logicky očakávali vedenie trasy diaľnice v údolí - tak ako bolo aj znázornené vo video prezentácii trasy z roku 2007. Posunutím trasy sa okrem iného ušetrí náklady na zemné práce, nakoľko súčasná trasa prechádza v bode 15,0 km až 15,3 km cez masív kopca, ktorý bude treba vyťažiť.

C)

Obec Marianka v žiadnom prípade nesúhlasí s uložením vydolovaného materiálu v bývalom kameňolome, nakoľko toto územie podľa platného ÚPN obce je určené na funkciu šport a rekreáciu a zároveň územie je prístupné len po miestnych komunikáciách, ktoré sú dimenzované len pre osobnú dopravu a nevyhnutnú obsluhu obytných území. Kameňolom je v súčasnosti chránené ložiskové územie.

D)

Doplniť chýbajúci geologický a hydrogeologický prieskum ako požadovalo MŽP SR v rozsahu hodnotenia či nedôjde k zničeniu prameňov svätej studne, za zachovanie ktorej, obyvatelia Marianky roky bojujú. Žiadame o vykonanie podrobného prieskumu s ohľadom na možné ohrozenie zdrojov vody svätej studne.

E)

Na základe nižšie uvedených skutočností požadujeme prepracovať uvedené hodnotenie vplyvu tejto stavby na hlukovú záťaž v dotknutom okolí podľa požiadaviek platnej legislatívy v Slovenskej republike ako aj v súlade s postupmi a spôsobom, ktorý sa používa v SR, a aj v zahraničí, pre podobné hodnotenia vplyvov na životné prostredie.

Z predloženého materiálu nie je jasné, akým spôsobom, metodikou, resp. na základe čoho boli stanovené intenzity na jednotlivých cestných komunikáciách a hodnotenej diaľnici D4.

e1) Hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej hodnotenou diaľnicou D4 nie je urobené podľa požiadaviek Zákona 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (v aktuálnom znení) a jeho vykonávacieho predpisu týkajúceho sa hodnotenia hluku vo vonkajšom prostredí Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií (v aktuálnom znení). Podľa uvedených právnych predpisov sa hluk vo vonkajšom prostredí, zo všetkých zdrojov, hodnotí pre časové úseky deň (6.00 - 18.00 hod), večer (18.00 - 22.00 hod) a noc (22.00 - 06.00 hod). V celej Správe, vrátane príloh, je hluková záťaž posudzovaná len pre časové úseky deň a noc, čo je v zásadnom rozpore s požiadavkami uvedenej legislatívy. V tabuľkách predikovaných hodnôt pre lokálne výpočtové body, pre jednotlivé varianty riešenia je uvedené v zátvorkách za informáciou referenčného časového intervalu deň aj večer. Vypočítaná hodnota ekvivalentnej hodnoty hladiny A zvuku je ale uvedená vždy len jedna pre každý bod, posudzovaný rok a variant riešenia, z čoho vyplýva, že autor predpokladá, že hodnota ekvivalentnej hladiny A zvuku je rovnaká pre časový interval deň aj večer. To ale nezodpovedá realite. Pri prezentácii plošnej hlukovej záťaže (Grafické prílohy) výpočet a zobrazenie hlukovej záťaže pre večer absentuje úplne. Uvedená skutočnosť je zásadným nesplnením požiadaviek stanovených v Zákone č. 355/2007 Z.z. a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí, ktorý je spôsobovaný cestnou dopravou. Pritom sa autor v práci odvoláva na skutočnosť, že posúdenie je urobené v súlade s uvedenou legislatívou.

e2) - Posudzovanie hlukovej záťaže je robené pomocou matematického modelovania pri použití postupu „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, od autora Liberko, M., uvedenej v časopise edícia Planéta 2/2005, ktorý vydáva Ministerstvo životného prostredia Českej republiky. Postup podľa tejto metodiky nie je oficiálne schválený v Slovenskej republike na výpočet šírenia hluku a stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre potreby posudzovania vplyvu hluku z cestnej dopravy na zdravie. Uvedený postup nebol v SR oficiálne verifikovaný a hodnoty získané uvedeným postupom neboli oficiálne validované pre žiadne modelové situácie. Pri použití uvedeného postupu je potrebné pri výpočte hlukovej záťaže vo výpočte použiť viacero neakustických údajov a parametrov, z ktorých za vypočítava emisná hodnota zdroja hluku - cestnej dopravy. Pri ich nesprávnom aplikovaní, nesprávnom použití a zvolení vstupných údajov sa získajú hodnoty hlukovej záťaže, ktoré môžu výrazne skresľovať výsledné údaje. Preto správne použitie vstupných parametrov a údajov pre výpočet je rozhodujúcim krokom pre získanie dôveryhodných údajov. Najmä, ak použitý postup výpočtu nie je overený pre danú modelovanú situáciu verifikačnými meraniami, čo v uvedenej práci absentuje úplne (modelovanie a posudzovanie „nulového variantu“ bez realizovania zámeru s uvažovaním len existujúcich cestných komunikácií takúto verifikáciu umožňuje s minimálnymi nákladmi). Tiež nie sú v práci vôbec uvedené aké vstupné údaje pre výpočet autor použil. V práci nie je uvedený ani jeden jednoznačný vstupný parameter, na základe ktorého je možné overiť správnosť výpočtu, potvrdiť správnosť použitého postupu a metodiky riešenia stanovenia hlukovej záťaže v okolí hodnotenej cestnej komunikácie. V práci sú uvedené 24 hodinové intenzity dopravy a podiel nákladnej dopravy, ale nie je uvedený 24 hodinový profil rozdelenia dopravy (minimálne pre legislatívou stanovené úseky dňa), ktorý je nutný pre výpočet a stanovenia hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre jednotlivé úseky dňa podľa legislatívy, na ktorú sa autor v celej práci odvoláva. V práci nie je uvedené s akými povrchmi obrusných vrstiev je pri výpočtoch uvažované. Nesprávne stanovenie tohto parametra môže spôsobiť rozptyl vo výpočte 6 a viac decibelov. V práci tiež nie je uvedené, ako môže zmena meteorologických podmienok (smer vetra) ovplyvniť predikované výsledky. V predloženej správe sa autor vôbec nezaobrá vplyvom meteorologických podmienok na predpovedané výsledky hlukovej záťaže. Pritom smer a rýchlosť vetra môžu v danom mieste hodnotenia ovplyvniť hodnotu hlukovej záťaže o viac ako 3 decibely (ak uvažujeme veterné pomery ktoré sa vyskytujú najmä v oblasti

Marianka - Stupava). V práci nie je uvedené s akým povrchom je uvažované v okolí hodnotenej cestnej komunikácie a preto nie je jasné, aké sú útlmové parametre okolia a jeho vplyv na získané údaje v dotknutom okolí.

e3) V práci je deklarované, že model dotknutého územia je vytvorený na základe výškopisu s presnosťou 1 meter, čo je pre posudzovanie stavby takého významu a v teréne s takou premenlivou morfológiou (dokonca s uvažovaním zapustenia hodnotenej cestnej komunikácie do terénu) za nedostatočné. Z práce tiež nie je jasná autorizácia údajov, z ktorých bol vytvorený trojdimenzionálny model použitý pri predpovedaní hlukovej situácie a ktorá by „zdôverihodnila“ výsledky.

e4) Pre jednotlivé varianty riešenia nie je v správe o hodnotení uvedený aspoň približný odhad počtu obyvateľov v dotknutom okolí, pre ktorých sa realizovaním uvedenej stavby zhoršia, alebo poprípade zlepšia podmienky pre bývanie vplyvom zmenenej hlukovej situácie (napr. voči „nulovému variantu“). Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie by takáto informácia zásadným spôsobom mohla ozrejmiť vhodnosť alebo nevhodnosť navrhovaného riešenia pre dané územie a vhodnosť, resp. nevhodnosť navrhovaných opatrení na zníženia nepriaznivých dopadov na životné podmienky v dotknutom okolí.

e5) - Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že predložená „Hluková štúdia“, ktorá sa zaoberá posudzovaním vplyvu navrhovanej diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever - Záhorská Bystrica, nie je spracovaná v súlade s požiadavkami danými podľa platnej legislatívy v Slovenskej republike (v čase spracovania a predkladania dokumentácie na ďalšie schvaľovanie). Zvolený postup a metodika stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže z hodnotenej cestnej komunikácie použitá v práci nie je v súlade s bežnými postupmi používanými pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie v SR a v zahraničí. V práci nie sú uvedené použité vstupné údaje pre výpočet, nie je deklarovaná validácia predpovedaných (predikovaných) údajov a nie je uvedený spôsob akým bol vytvorený model použitý pre výpočet.

Poznámka 1: Viaceré tu uvedené nedostatky boli uvedené aj v liste zo dňa 4.8.2008, Vec: Dodatok č.1 stanoviska obce (Marianka) k EIA „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“.

Poznámka 2: V Slovenskej republike je schválený postup predpovedania hlukovej záťaže z cestných komunikácií pomocou predikcie s využívaním matematického modelovania postupom popísaným v „OŽPaZ/5459/2005, Odborné usmernenie Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorým sa upravuje postup pri vypracovaní strategických hlukových máp podľa požiadaviek Zákona č. 2/2005 Z.z. v aktuálnom znení. Tu uvedený postup bol overený množstvom verifikačných meraní pre rôzne situácie riešenia cestných komunikácií, rôzne povrchy, intenzity a pre rôzne umiestnenia cestnej

F)

V prípade riešenia proti hlukovým opatrením formou protihlukových stien zo strany katastrálneho územia obce Marianka, žiadame aby investor, pri vyhlasovaní verejnej súťaže, alebo pri zadávaní prác na projektovej dokumentácii, konzultoval architektonické riešenie protihlukovej steny s obcou Marianka.

Zároveň požadujeme, aby navrhovaná protihluková stena spínala nasledovné technické parametre:

- Zvuková pohltivosť 18 dB, kategória A4
- Zvuková nepriezvučnosť 26dB, kategória B3
- Výška PH steny 4 až 6 m. (výška bude odvodená v ďalšom stupni PD od konkrétneho technického riešenia)

G)

Žiadame o vyhotovenie vizualizácie konečného technického riešenia aj s kompenzačnými opatreniami z pohľadu obytných území v Marianke, a to z Karpatskej ul., z Vinohradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z prístupovej komunikácie III-triedy do Marianky.

H)

V etape výstavby je predpoklad zhoršenia kvality ovzdušia v dôsledku zvýšenia prašnosti a znečistenia ovzdušia so spaľovacích motorov stavebných strojov. Nakoľko zastavané územie obce sa nachádza v bezprostrednej blízkosti západného tunelového portálu, kde sa uvažuje aj so zriadením stavebného dvora pre budovanie tunela zo západnej strany, obec Marianka požaduje v maximálne možnej miere eliminovať negatívne dopady pri výstavbe najmä sekundárnu prašnosť (kropením...) a hluk zo staveniska, a to dočasnou protihlukovou stenou v mieste budovania portálu. Požadujeme, aby stavebné mechanizmy a nákladné automobily podieľajúce sa na výstavbe, nevstupovali do zastavaného územia obce Marianka a aby bol prísne dodržiavaný pracovný harmonogram počas pracovných dní od 8.00 do 20.00 hod. a vylúčenie prác počas dni pracovného pokoja.

Záver:

Z predkladaných variantov za najvhodnejší považujeme variant 7c, nakoľko má portál najnižšie, avšak požadujeme jeho modifikáciu podľa hore uvedených pripomienok.

Obec Marianka (list zo dňa 9.7.2011)

K nášmu stanovisku k predloženej správe o hodnotení predkladáme nasledovné doplnenie. Ako dotknutá obec žiadame:

1. Vzhľadom na skutočnosť, že kvalita predloženej správy o hodnotení nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v danom regióne, z hľadiska významu dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo, a nezohľadňuje dlhodobu vnášanú pripomienky obce Marianka k tejto stavbe požadujeme prepracovanie predloženej správy o hodnotení.
2. Zohľadnenie pripomienok obce Marianka k zámeru z roku 2008, ako aj stanoviská obcí Marianka, Borinka z roku 2007.
3. Zahrnutie variantu trasy D4 Lamač-Vajnory, nami navrhovanej v pripomienkach k zámeru z roku 2008 (bod II.b), a tiež trasy Lamač-Krasňany v trase mestského polokruhu do posudzovaných variantov ako aj prepojenie trasy D4 Lamač-Vajnory s trasou mestského polokruhu Lamač-Krasňany.
4. Jasné odôvodnenie účelu a opodstatnenosti stavby z dopravného hľadiska. Uvedenie podielu mestskej a tranzitnej dopravy, a podielu nákladnej a osobnej aj za použitia dát z mýtného systému. Pripomienkované v stanovisku k zámeru v r. 2008 (bod II.a). D4 sa na Rakúskej strane napája na rýchlostnú cestu S8 a nie diaľničnú sieť.
5. Marianka kategoricky odmieta varianty s nadúrovňovým vedením diaľnice na násype! Uvedená požiadavka bola uvedená v stanovisku obcí Marianka a Borinka z 24.05.2007 aj v stanovisku obce Marianka k zámeru v roku 2008 (bod II.b).
6. Posunutie výduchu exhalátov ku križovatke so štátnou cestou I/2.
7. V záujme ochrany obyvateľstva a prírody počas výstavby, žiadame o prednostné vybudovanie úseku od portálu až min. po 16,7 km, resp. po križovatku so štátnou cestou I/2 (zapustená časť za západným portálom) tak, aby sa čo najrýchlejšie obnovili migračné

trasy a dosiahla ochrana obyvateľov pred hlukom, prachom a emisiami počas výstavby tunela. Tento koridor bude slúžiť pre dopravu počas stavby tunela a nebude zaťažovať verejné prístupové komunikácie do obce a v samotnej obci Marianka.

8. Nesúhlasíme s odsúvaním zapracovania našich pripomienok do ďalších stupňov dokumentácie! Všetky pripomienky žiadame zapracovať v tejto fáze v rámci prepracovania správy o hodnotení.

Faktické pripomienky k správe o hodnotení:

K jednotlivým bodom predkladanej správy o hodnotení vznášame na základe odborného stanoviska RNDr. Kataríny Kminiakovej, PhD., ako odborne spôsobilej osoby na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie zapísanej pod č. 407/2006-OPV, tieto pripomienky:

- V správe o hodnotení chýbajú prieskumy jasne zadefinované v rozsahu hodnotenia, bez ktorých nie je možné hodnotiť ani konkrétne vplyvy na horninové prostredie, vplyv na stabilitu horninového masívu a na zeminy, vplyv na podzemné vody, krasové javy, hydrologický režim, a tým pádom nie je možné ani ich správne a objektívne číselne kvantifikovať ...
- Neobsahuje konkrétne kompenzačné opatrenia s vyhodnotením ich dopadov na zlepšenie situácie (napr. v oblasti protihlukových opatrení a nepodáva ani ich vizualizáciu z viacerých obytných zón obce Marianka). Namiesto toho sa správa o hodnotení odvoláva na ďalšie doplnkové práce v ďalšej etape, ktorá však nie je z časového hľadiska bližšie stanovená. Ich výsledky však môžu výrazne ovplyvniť technické i ekonomické riešenie celej stavby, ktoré taktiež významne zohrávajú úlohu v rámci výberu optimálneho riešenia.
- V danom stupni posudzovania je potrebné konkrétne vyhodnotenie jednotlivých vplyvov na vybrané zložky životného prostredia a na skupiny obyvateľstva v jednotlivých dotknutých obciach. Toto predložená správa o hodnotení neobsahuje dostatočne.
- Sumárne vyhodnotenie vplyvov vybraného variantu 7c) na životné prostredie a obyvateľstvo v porovnaní s 0-tým stavom (bez výstavby diaľnice) sa javí ako účelové a vo viacerých hodnotených kritériách nepodložené faktografickými dátami.
- Číselné zhrnutie multikriteriálnej analýzy je spracované na základe čiastkových vyhodnotení a záverov pre jednotlivé hodnotené oblasti. Výsledné porovnanie sa skrýva za 7-člennou stupnicou, ktorej kritériá v jednotlivých vplyvoch nie sú bližšie objasnené.
- V kapitole C.V, ktorá je súhrnným zhodnotením a zároveň podkladom pre výber optimálneho variantu chýba rozdelenie vplyvov pre etapu výstavby a osobitne pre etapu prevádzky, ktoré sa pri danej metodike štandardne používajú. Z uvedeného dôvodu požadujeme preto doplniť zhodnotenie všetkých vplyvov osobitne pre oblasť výstavby i prevádzky.
- v rámci hodnotenia v prípade hluku požadujeme doplnenie vplyvov jednotlivých variantov v porovnaní s 0-tým stavom. Vplyv hluku na obyvateľstvo požadujeme doplniť na základe novej hlukovej štúdie podľa platnej legislatívy, osobitne v etape výstavby a prevádzky.
- V grafickej prílohe 9 - vizualizácia jednotlivých variant absentujú najviac potrebné pohľady na teleso diaľnice z najbližších obytných domov v Marianke. Rovnako nie je znázornený v prípade Marianky vybraný variant 7c v detailnej situácii. V detailnej situácii na obr.17 je zobrazený len variant 7a. Preto požadujeme dopracovať detailné vizualizácie (aj spolu s navrhovanými kompenzačnými opatreniami-protihlukovými stenami), a to:
 - z úrovne súčasného terénu a z výšky 9 m a 20 m od najbližších obytných domov (konkrétne z Karpatskej ul., od družstva, z Vinohradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z

prístupovej cesty do Marianky, aby obyvatelia obytných zón boli oboznámení o výškovom trasovaní diaľnice a jej krajinnom stvárnení s okolitou prírodou

- vizualizácie z pohľadu V-Z smerom (z masívu Karpát, od západného portálu na križovatku Stupava-juh)

- vizualizáciu z poľnej cesty Stupava - Marianka, ktorá sa využíva na rekreačné účely

K bodom hodnotenia týkajúcich sa geologických a hydrogeologických pomerov, vplyvu na podzemné, povrchové vody, spôsobu odkanalizovania cestného telesa a tunela uvádzame na podklade odborného stanoviska RNDr. Kataríny Kminiakovej, PhD., nasledovné :

- Pre účely správy bola spracovaná len geologická a hydrogeologická štúdia, ktorá nenahrádza požadovaný podrobný geologický a hydrogeologický prieskum. Výsledky podrobného prieskumu v danom geologickom prostredí môžu významným spôsobom ovplyvniť samotné trasovanie, technické riešenie a tým finančné náklady navrhovanej trasy.
- Geologická a hydrogeologická charakteristika je urobená na základe popísania geologických a hydrogeologických celkov veľmi všeobecne. Podaná všeobecná charakteristika nešpecifikuje konkrétne podmienky v trase, ktoré môžu byť vzhľadom na heterogenitu geologického prostredia rôznorodé a odlišné od udanej charakteristiky. Táto skutočnosť má veľký význam z toho hľadiska, že trasa pretína rôzne geologické a hydrogeologické prostredia (kryštalikum, mezozoikum, neogén, kvartér...). V prípade líniových stavieb sa vyžaduje podrobná charakteristika prostredia v jednotlivých km intervaloch, resp. v prípade väčších geologických zmien i ešte podrobnejších - nielen v úrovni uvedenia všeobecných hydrogeologických celkov. Z uvedeného dôvodu požadujeme v mieste plánovanej trasy realizáciu geologického a hydrogeologického prieskumu (ktorý už bol okrem iného požadovaný v rámci Rozsahu hodnotenia, vydaného MŽP v roku 2008 - bod 19 (č.7155/08 - 3.4/ml).
- Výsledné porovnanie vplyvov jednotlivých variantov na horninové prostredie a podzemné a povrchové vody je veľmi všeobecné a neprehľadné, skrýva sa za stupnicou, ktorej kritériá a limitné hodnoty nie sú opäť bližšie objasnené.
- Požadujeme predložiť geologický posudok (Geofos, 2010), ktorý sa v Správe o hodnotení spomína, nie je však vôbec súčasťou jej prílohovej časti. Ďalej požadujeme zakreslenie trasy - v pozdĺžnom profile do geologickej mapy (mapu v mierke 1:10 000).
- Z hydrogeologického hľadiska požadujeme bližšie zhodnotiť i zraniteľnosť horninového prostredia (z hľadiska stability i kvality), ako i podzemnej a povrchovej vody z hľadiska kvality i kvantity, čo v správe absentuje. Bez týchto znalostí nie je možné odhadnúť a vybrať optimálny variant. Bez zhodnotenia kvality podzemných a povrchových vôd, ktoré budú konečným recipientom pre odpadové vody nie je možné objektívne posúdiť ani navrhovaný spôsob odkanalizovania cestného telesa, vrátane tunela.
- Ďalej požadujeme dopracovať analýzu zmien výšky hladiny podzemnej vody v zastavanom území Marianka vplyvom navrhovanej činnosti.
- Z hľadiska vypúšťania odpadových vôd do podzemných a povrchových vôd požadujeme špecifikovať miestne hydraulické vlastnosti prostredia v rámci zhodnotenia možnosti uvažovaných vsakov, ako i konkrétne prietokové pomery v povrchových tokoch.
- V prípade razenia tunela je potrebné uvažovať i s potenciálnymi prítokmi podzemných vôd, pre ktoré bude tunel vytvárať drén, významy bude i vplyv na režim podzemných vôd.
- konkrétny vplyv na podzemné a povrchové vody podmieni následne i náročnosť na monitorovací systém podzemných a povrchových vôd počas budovania i po vybudovaní trasy.

- Na základe výsledkov geologických a hydrogeologických prieskumných prác v mieste uvažovanej trasy požadujeme doplniť vplyv na hydrologický režim prameňov a krasových vôd (vplyv prameň potoka Vydrica, vplyv na prameň svätej studne v obci Marianka..., ďalej vplyv stavby na prietok a kvalitu Mariánskeho potoka, s ktorým sa uvažuje ako s konečným recipientom pri vypúšťaní odpadových vôd. Obdobne nie sú bližšie hodnotené ani kvalita a hydraulické parametre horninového podložia v uvažovaných úsekoch priameho vsaku do podložia.
- Na verejnom prerokovaní dňa 12.5.2011 v Lozorne spracovateľom Správy bolo ďalej potvrdené, že v prípade obce Marianka sa uvažuje s celkovým vyústením odpadových vôd z tunela. Táto skutočnosť nebola v správe zvlášť spomínaná, ani hodnotená. Uvedenú informáciu požadujeme bližšie technicky špecifikovať.
- Okrem vyššie uvedených požadovaných prieskumov v trase diaľnice (geologický a hydrogeologický) požadujeme i realizáciu geofyzikálneho prieskumu - posúdenie seizmických a tektonických rizík.
- Podľa dosiahnutých výsledkov uvedených prieskumov žiadame navrhnúť a zrealizovať kompenzačné opatrenia.
- Ďalej požadujeme detailnejšie vyhodnotiť vplyv stavby na chránený areál Vrchná hora s doplnením inventarizácie flóry - nachádzajú sa tu vzácne druhy rastlín.

V správe o hodnotení sa uvádza, že pri stavbe sa budú používať všetky existujúce verejné komunikácie. Správa uvažuje o ukladaní prebytkov výkopového materiálu aj alternatívne v existujúcich starých lomoch v širšom okolí (konkrétne sa udáva lom v Marianke - str. 27, kapit. B.I.3, na čo by bola využívaná iba jediná možná prístupová cesta v Marianke (Karpatská ul.). Dopad na obyvateľstvo však vplyvom tejto činnosti nebol bližšie hodnotený, avšak dá sa predpokladať, že pre danú infraštruktúru v obci, ako i vplyv na obyvateľstvo by bol katastrofálny. V prípade využívania Karpatskej ulice pri výstavbe požadujeme doplniť vplyv na obyvateľstvo (z pohľadu emisií/imisií a hlukovej zátáže).

Obec Marianka nesúhlasí s ukladaním výkopového materiálu do lomu v k.ú. Marianka z dôvodu zvýšenia premávky nákladných áut cez obec.

Pripomienky k rozptylovej štúdii:

- Zástupcovia občanov Marianky na verejnom prerokovaní v Lozorne vyjadrili zásadnú námietku k umiestneniu výduchu ventilácie v mieste západného portálu. Je veľmi nevhodné, že tento významný zdroj imisii je plánovaný na mieste, kde sa diaľnica najviac približuje k rodinným domom Mariančanov. Zároveň podľa vyjadrenia zástupcu HBH na verejnom prerokovaní v Lozorne nebola vôbec braná do úvahy doprava z Karpatskej ulice - hlavnej prístupovej komunikácie do Marianky. Žiadame, aby v prípade realizácie bol tento výduch posunutý v alternatíve predĺženia tunela ku križovatke, alebo východným smerom, čo najďalej od obydli. Žiadame bližšie objasniť metodiku rozptylovej štúdie, nakoľko z predložených grafických výstupov izolínií znečisťujúcich látok nie je zrejmé zohľadnenie prevládajúcich smerov v posudzovaných oblastiach (SZ-JV až S-J). Požadujeme uviesť, ktoré konkrétne zdroje štúdia zohľadňovala (samotná diaľnica + statické a mobilné zdroje v okolí). Ďalej požadujeme, aby v danej štúdii boli v rámci hodnotenia diaľnice všetky 3 výstupy zo vzduchotechniky (2 portálové a centrálny).
- Žiadame, aby do rozptylovej aj hlukovej štúdie boli zahrnuté všetky existujúce zdroje hluku a emisií, tzn. všetky dopravné prvky cestnej siete, napr. zjavne chýbajúca doprava z hlavnej

prístupovej cesty do Marianky a aby sa posudzovanie vykonalo aj na území s existujúcou, ale i plánovanou funkciou bytová výstavba, ktoré sú v platnom územnom pláne.

- Pri spracovaní rozptylovej (ako i hlukovej štúdií) podľa platnej legislatívy požadujeme z vyššie uvedeného dôvodu zaktualizovať priemet zástavby obytných sídel v súčasnom období, ako i priemet uvažovanej zástavby podľa územného plánu obce Marianka k uvažovanému zámeru detailnejšie v mierke 1:5 000.

Pripomienky k hlukovej štúdii:

1. Posúdenie hlukovej záťaže v dotknutom okolí navrhovanej diaľnice nebolo spracované pre súčasnosť a nebolo urobené porovnanie s hlukovou situáciou po zrealizovaní diaľnice. Neboli vyhodnotené zmeny v hlukovej situácii voči súčasnosti (v čase realizácie posúdenia). V úseku dotknutého okolia, katastrálneho územia Marianka, nebol spracovaný ani tzv. „nulový variant“ (nerealizovanie výstavby diaľnice) pre posudzovaný rok 2040. Preto nebolo urobené porovnanie zmeny predpokladanej hlukovej situácie v tomto území pri uvažovaní výstavby diaľnice a bez jej výstavby. Na základe čoho autori spracovali celkové vyhodnotenie vplyvu výstavby a prevádzky sledovanej diaľnice na životné prostredie v dotknutom území, keď nemali k dispozícii uvedené údaje.

Celkové vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie v oblasti hluku:

- V záverečnom vyhodnotení spracovateľom správy o hodnotení je uvedené, že odporúčaný variant riešenia, bude mať nepriaznivý vplyv na najmenší počet obyvateľov. V žiadnom z odborných posudkov (ani v „Hlukovej štúdii“) nie je uvedené, pre žiadny z variantov riešenia, odhad počtu obyvateľov v dotknutom okolí, pre ktorých sa realizovaním uvedenej stavby zhoršia, alebo poprípadne zlepšia podmienky pre bývanie vplyvom realizácie stavby. Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie takáto informácia zásadným spôsobom ozrejmuje vhodnosť alebo nevhodnosť navrhovaného riešenia pre dané územie a vhodnosť, resp. nevhodnosť navrhovaných opatrení na zníženie nepriaznivých dopadov na životné podmienky v dotknutom okolí.
- Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že predložená „Hluková štúdia“, ktorá sa zaoberá posudzovaním vplyvu navrhovanej diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever - Záhorská Bystrica, nie je spracovaná v súlade s požiadavkami danými podľa platnej legislatívy v Slovenskej republike (v čase spracovania a predkladania dokumentácie na ďalšie schvaľovanie). Zvolený postup a metodika stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže z hodnotenej cestnej komunikácie použitá v práci nie je v súlade s bežnými postupmi používanými pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie v SR. V práci nie sú uvedené použité vstupné údaje pre výpočet, nie je deklarovaná validácia predpovedaných (predikovaných) údajov a nie je uvedený spôsob akým bol vytvorený model použitý pre výpočet.
- Na základe uvedených skutočností požadujeme prepracovať uvedené hodnotenie vplyvu tejto stavby na hlukovú záťaž v dotknutom okolí podľa požiadaviek platnej legislatívy v Slovenskej republike ako aj v súlade s postupmi a spôsobom, ktorý sa používa v SR, pre podobné hodnotenia vplyvov na životné prostredie.

Obec Marianka (list zo dňa 30.8.2011)

Obec Marianka, ako aj jej obyvatelia sa na Vás obraciame so žiadosťou o preverenie skutočností, ktoré v nás vzbudzujú dôvodné obavy z nezákonnosti konania a postupu príslušných orgánov štátu v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie vo veci zámeru „Diaľnica D4, Ivanka sever - Záhorská Bystrica“.

Obec Marianka je od počiatku aktívnym účastníkom procesu EIA konštruktívne využívajúcim

všetky štádiá pripomienkového konania v predmetnej veci. V prílohe Vám posielame stanovisko obce Marianka z roku 2011. Jednou zo základných permanentne opakovaných pripomienok obce Marianka je námietka nedostatočného vyhodnotenia posudzovaných variantov trasovania diaľnice z dopravného hľadiska s ohľadom na hospodársku využiteľnosť a efektivitu tak náročného projektu akým je tunelový úsek diaľnice cez Malé Karpaty. Skutočnosť že doposiaľ neexistuje žiadna relevantná štúdia, ktorá by vyhodnotila možnú účelnosť trasovania diaľnice bližšie k Bratislave, a skutočnosť že naše pripomienky v tomto smere zostali bez akejkolvek odozvy v nás vzbudzuje odôvodnené obavy z ignorancie a nezákonnosti - porušenia základných zákonných zásad rozhodovacieho procesu.

V súčasnosti presadzované varianty vedúce cez kataster obce Marianka dostatočne nezohľadňujú terénny profil územia. Napriek tvrdeniam zo strany NDS, že kritický úsek diaľnice pôjde v záreze za kopcom, z obhliadky na mieste je nepochybné že z väčšej časti je tento kritický úsek trasovaný práve na najvyššom bode v okolí a to hrebeni Mátskeho vršku. Marianka je najstarším slovenským pútnickým miestom, preto nielen jej obyvatelia ale aj obyvatelia celého Slovenska veľmi citlivo vnímajú akékoľvek negatívne zásahy do tohto miesta duchovného pokoja.

V nadväznosti na závery pracovného stretnutia na pôde Ministerstva dopravy s p. Kovalčíkom a pánom poradcom ministra p. Arvayom si Vás dovoľujeme touto cestou pozvať na stretnutie v Marianke za účelom oboznámenia sa so skutkovým stavom veci na tvári miesta. Dovoľujeme si navrhnúť termín pracovného stretnutia v týždni 19-23 september, resp. 26 - 30 september.

Mestská časť Bratislava Rača (list zo dňa 23.5.2011, č.j. 2173/5600/2011/ŽP)

Varianty 2a a 2b prechádzajú katastrom Rača v tuneli s východným portálom tunelu v katastri Rače. Varianty 7a; 7b; 7c prechádzajú v celom úseku katastra Rače v tuneli. Variant SPL katastrom Rače neprechádza.

Mestská časť Bratislava-Rača preferuje riešenie stavby podľa variantu 7c, ktorý je trasovaný v tuneli vo vzdialenosti 460 m od okraja obývaného územia MČ. Záber poľnohospodárskej pôdy - viníc je len na účely objektov technického zabezpečenia a predstavuje najnižšie zaťaženie z hľadiska hygienických podmienok obytných území.

Negatívny vplyv bude najmä na hydrologický režim a prúdenie podzemných vôd a drenážnu schopnosť odvádzania povrchových vôd. Razenie tunela by podľa hodnotiacej správy nemalo mať výraznejší vplyv na podzemné vody.

V rámci výstavby diaľnice a jej následnej prevádzky požadujeme vyriešiť odvádzanie zachytených vôd do vhodného recipientu tak, aby neohrozovali povodňový stav v mestskej časti Bratislava-Rača a to ani zvýšením hladiny spodných vôd.

Mestská časť Bratislava – Vajnory (list zo dňa 19.5.2011, č.j. OS-UP-87/2501/2011/JŠ)

MČ Ba-Vajnory podľa §34 ods. 3 zákona zabezpečila informovanie verejnosti o predmetnom zámere obvyklým spôsobom a v súlade s §35 ods. 1 zákona k predloženej správe vydáva stanovisko k správe o hodnotení:

Mestská časť nesúhlasí s iným vedením diaľnice ako je variantné riešenie 7b s polozapusteným alebo prekrytým (presýpaným) tunelom pri Vajnoroch s ďalej uvedenými pripomienkami. Iné varianty sú neprípustné z hľadiska mestskej časti Bratislava - Vajnory a preto ako nereálne k nim nevyjadrujeme žiadne pripomienky na vylepšenie. Spracovateľom odporúčaná varianta 7c vedená vo výške 15m nad terénom nad D1 a následne plynulé na násype 8 m popri Šúrskom kanály a Vajnoroch je neprípustná pre mestskú časť Bratislava - Vajnory s ohľadom na zmenu scenérie krajiny a vplyvy na životné prostredie.

MČ Bratislava Vajnory súhlasí s vedením MUK Ivanka sever v trasovaní D4 pod D1. Vedenie D4 nad D1 je pre MČ Bratislava - Vajnory neprípustné.

Pripomienky Mestskej časti BA - Vajnory:

Z hľadiska územného plánovania:

Z hľadiska územného plánovania upozorňujeme, že i táto jediná nami odsúhlasená varianta 7b si

vyžiada zmenu Územného plánu hl. mesta Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov (ďalej len ÚPN). Žiadame predĺžiť „Vajnorský prekrytý tunel“ až po km 2,3 s ohľadom na plánovanú obytnú výstavbu v lokalite Nemecká dolina, ktorá je podľa platného ÚPN mesta a vzhľadom na požiadavku MČ BA - Vajnory k zmene ÚPN v lokalite Pod Hájom - južne pod Cepitom z funkcie „orná pôda“ na „malopodlažnú zástavbu obytného územia“.

Z hľadiska životného prostredia:

Jedine (presýpaný) tunel vo variante 7b má najmenší vplyv na životné prostredie aj s ohľadom na psychohygienu obyvateľov a vplyvov na faunu (emisie, hluk).

Vodné hospodárstvo:

Vplyvy na podzemnú a povrchovú vodu vo variante 7b nie sú v správe dostatočne zdokumentované.

Žiada podrobne zdokumentovať a navrhnuť opatrenia na vplyv tesniacich vaní vo variante 7b na podzemné vody. Požadujeme správu doplniť o hydrogeologickú štúdiu v tejto navrhovanej časti trasy (0,575km po 2,3km).

V ďalšom stupni požaduje spracovať na celé územie štúdiu riešenia odvodu a retencie dažďových vôd. S návrhom suchého poldra súhlasí, len po kladnom vyjadrení povodia Dunaja. Popri D4 požaduje ako opatrenie situovať vedenie nového povrchového kanála na odvádzanie vôd z Vajnora a diaľnice až do Malého Dunaja.

Ochrana prírody a krajiny;

Výstavbou hodnotenej činnosti a jej začlenením do okolitého prostredia vidieckeho sídla Vajnora a okolitých prírodných štruktúr dôjde ku zmene krajinnej scenérie. V ďalšom stupni požaduje realizovať opatrenia na možnosť migrácie fauny a flóry v území. Realizácia variantu 7b bude mať najmenší vizuálny vplyv na scenériu krajiny.

Zaťaženie územia hlukom:

Počas výstavby požaduje: minimalizovať vplyv použitím vhodnej technológie a stavebných postupov. Realizovať opatrenia vid' vyššie.

Požadujeme doplniť do správy a vyhodnotiť hlukové zaťaženie obyvateľov podľa platnej územnoplánovacej dokumentácie Územný plán hl. mesta SR Bratislavy 2007, nakoľko ten nebol zohľadnený v úseku od MÚK Ivanka sever cez MÚK Čierna voda po km 2.5. Ďalej požaduje doplniť posúdenie hluku a návrh na elimináciu vplyvov v nočných hodinách vzhľadom na to, že diaľnica D4 bude slúžiť okrem tranzitu aj obyvateľom hlavného mesta.

Ochrana ovzdušia :

Počas výstavby sa odporúča vykonávať stavebné práce s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti v dotykovom území s k.ú. Vajnory. Ako opatrenie pred vzniknutými emisiami požadujeme prekrytie „Vajnského (presýpaného) tunela“ konštrukciou s možnosťou vysadenia vzrastlej zelene a krovím.

Z hľadiska dopravy a cyklotrás:

Do ďalšieho stupňa PD požadujeme začleniť koncepciu navrhovaných miestnych, mestských a regionálnych cyklotrás (MČ, mesto a BSK). Myslieť na preklopenie kolektorov popri diaľnici D4 lávkami v časti pri rybníku Lisý v časti Račianskeho potoka a popod diaľnicu na most do rezervácie jurského Šúru. Požadujeme zohľadniť v riešení telesa križovatky Rača mostný objekt na preklopenie železnice a štátnej cesty II/502 cyklotrasou.

Trasu D4 požadujeme odkloniť o 10-20m od brehu rybníka Lisý a situovať ju od križovatky D1 s D4 po teréne s tým, že dažďové vody z diaľnice budú zvedené nie do rybníka Lisý ale po ľavej strane diaľnice v smere do Malých Karpát do nového odvodňovacieho kanála popri diaľnici až k Malému Dunaju. V správe absentuje počet áut v jednotlivých časových úsekoch počas celého dňa. Predpokladaný počet áut, ktoré budú D4 od MÚK Ivanka sever po ZB nie je dostatočne preukázaný a podľa nášho názoru je poddimenzovaný .

Záver:

Mestská časť nesúhlasí s iným vedením diaľnice ako je variantné riešenie 7b s polozapusteným

- prekrytým (presýpaným) tunelom pri Vajnorochoch. Ostatné varianty aj Vami preferovaný variant 7c sú neprípustné a majú mimoriadne nepriaznivý vplyv na vzhľad - scenériu krajiny a nenávratne zmenia jej ráz. Stavebné prvky most nad D1 vo výške 15m a potom prudké klesanie na 8m vysoký val, ktorý má byť konštantný pozdĺž celého územia Vajnora je pre MČ BA - Vajnory neprípustný.

MČ BA - Vajnory súhlasí s variantom 7b, alebo jeho modifikovanou verziou z polozapustenej na položený na terén (ak by hydrogeologická štúdia preukázala nevhodnosť zapustenia s ohľadom na podzemné vody) s prekrytým (presýpaným) tunelom od 0.9 po 2.3km.

Naše pripomienky požadujeme akceptovať pri rozhodovaní Ministerstva životného prostredia SR v Bratislave a požadujeme zaviazať investora, vyriešiť ich do projektovej dokumentácie pre územné konanie.

Komisia výstavby, územného plánu, životného prostredia a dopravy na zasadnutí dňa 18.5. 2011 odporučila starostovi MČ BA - Vajnory vydať stanovisko podľa vyššie uvedených pripomienok.

Mestská časť Bratislava – Vajnory (list zo dňa 28.3.2011, č.j. OS-UP-87/2134/2011/JŠ)

Žiada, aby pri spracovaní súťažných podkladov na výber spracovateľa projektovej dokumentácie pre ÚK bol priradený úsek „križovatka Ivanka – sever po križovatku Rača k 1 úseku diaľnice D4 (Jarovce – Ivanka – sever).

Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica (list zo dňa 27.4.2011, č.j. 2011/690/Ro)

Mestská časť Bratislava-Záhorská Bystrica vydáva súhlasné stanovisko so správou o hodnotení.

Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica, doplnenie (list zo dňa 17.5.2011)

Ide o pripomienky vychádzajúce najmä z nasledovných dokumentov, ktoré boli vypracované v súvislosti s posudzovaním vplyvov navrhovanej činnosti: Zámer navrhovateľa navrhovanej činnosti, Rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti, Správa o hodnotení navrhovanej činnosti a ďalšie súvisiace dokumenty (ďalej súhrnne ako „EIA“). („Diaľnica D4, úsek Jarovce -Ivanka, sever", ktorej vybudovanie je predmetom navrhovanej činnosti, ďalej len „diaľnica").

A. Pripomienky a požiadavky v súvislosti s vedením diaľnice:

I. Žiadame predĺženie podúrovňového vedenia trasy diaľnice D4 variant 7c po bod 16,000 km a zníženie celej trasy diaľnice o 5,0 m po bod križovania so štátnou cestou I/2.

II. Pripomienky v súvislosti s hodnotením hlukovej záťaže spôsobenej navrhovanou činnosťou a diaľnicou:

Žiadame prepracovanie hodnotenia vplyvu navrhovaných činností a diaľnice na hlukovú záťaž v dotknutom území podľa požiadaviek vyplývajúcich z platnej legislatívy v Slovenskej republike, spôsobom a v súlade s postupmi, ktoré sa používajú v Slovenskej republike ako aj v zahraničí pre podobné posudzovania vplyvov na životné prostredie. Z predložených materiálov nie je jasné, akým spôsobom, metodikou, resp. na základe čoho boli stanovené intenzity na jednotlivých cestných komunikáciách a diaľnici.

1) Hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej hodnotenou diaľnicou D4 nie je urobené podľa požiadaviek Zákona 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (v aktuálnom znení) a jeho vykonávacieho predpisu - Vyhlášky MZ SR Č. 549/2007 Z.z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií (v aktuálnom znení). Podľa uvedených právnych predpisov sa hluk vo vonkajšom prostredí, zo všetkých zdrojov, hodnotí pre časové úseky deň (6.00 - 18.00 hod), večer (18.00 - 22.00 hod) a noc (22.00 - 06.00 hod). V celej správe o hodnotení vrátane príloh, je hluková záťaž posudzovaná len pre časové úseky deň a noc, čo je v zásadnom rozpore s požiadavkami uvedenej legislatívy. V tabuľkách predikovaných hodnôt pre lokálne výpočtové body, pre jednotlivé varianty riešenia je uvedené v zátvorkách za informáciou referenčného časového intervalu deň aj večer. Vypočítaná hodnota ekvivalentnej hodnoty hladiny A zvuku je ale uvedená vždy len jedna pre každý bod, posudzovaný rok a

variant riešenia, z čoho vyplýva, že autor predpokladá, že hodnota ekvivalentnej hladiny A zvuku je rovnaká pre časový interval deň aj večer. To ale nezodpovedá realite. Pri prezentácii plošnej hlukovej záťaže (Grafické prílohy) výpočet a zobrazenie hlukovej záťaže pre večer absentuje úplne. Uvedená skutočnosť je zásadným nesplnením požiadaviek stanovených v Zákone č. 355/2007 Z.z. a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí, ktorý je spôsobovaný cestnou dopravou. Pritom sa autor v práci odvoláva na skutočnosť, že posúdenie je urobené v súlade s uvedenou legislatívou.

2) Posudzovanie hlukovej záťaže je robené pomocou matematického modelovania pri použití postupu „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, od autora Liberko, M., uvedenej v časopise edícia Planéta 2/2005, ktorý vydáva Ministerstvo životného prostredia Českej republiky. Postup podľa tejto metodiky nie je oficiálne schválený v Slovenskej republike na výpočet šírenia hluku a stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre potreby posudzovania vplyvu hluku z cestnej dopravy na zdravie. Pri ich nesprávnom aplikovaní, nesprávnom použití a zvolení vstupných údajov sa získajú hodnoty hlukovej záťaže, ktoré môžu výrazne skresľovať výsledné údaje. Preto správne použitie vstupných parametrov a údajov pre výpočet je rozhodujúcim krokom pre získanie dôveryhodných údajov. Tiež nie sú v práci vôbec uvedené aké vstupné údaje pre výpočet autor použil. V práci nie je uvedený ani jeden jednoznačný vstupný parameter, na základe ktorého je možné overiť správnosť výpočtu, potvrdiť správnosť použitého postupu a metodiky riešenia stanovenia hlukovej záťaže v okolí hodnotenej cestnej komunikácie. V práci sú uvedené 24 hodinové intenzity dopravy a podiel nákladnej dopravy, ale nie je uvedený 24 hodinový profil rozdelenia dopravy (minimálne pre legislatívou stanovené úseky dňa), ktorý je nutný pre výpočet a stanovenia hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre jednotlivé úseky dňa podľa legislatívy, na ktorú sa autor v celej práci odvoláva.

V práci nie je uvedené s akými povrchmi obrusných vrstiev je pri výpočtoch uvažované. Neprávne stanovenie tohto parametra môže spôsobiť rozptyl vo výpočte 6 a viac decibelov. V práci tiež nie je uvedené, ako môže zmena meteorologických podmienok (smer vetra) ovplyvniť predikované výsledky. V predloženej správe sa autor vôbec nezaobrá vplyvom meteorologických podmienok na predpovedané výsledky hlukovej záťaže. V práci nie je uvedené s akým povrchom je uvažované v okolí hodnotenej cestnej komunikácie a preto nie je jasné, aké sú útlmové parametre okolia a jeho vplyv na získané údaje v dotknutom okolí.

3) V správe o hodnotení sa deklaruje, že model dotknutého územia je vytvorený na základe výškopisu s presnosťou 1 meter, čo je pre posudzovanie stavby takého významu a v teréne s takou premenlivou morfológiou (dokonca s uvažovaním zapustenia hodnotenej cestnej komunikácie do terénu) za nedostatočné. Tiež nie je jasná autorizácia údajov, z ktorých bol vytvorený trojdimenzionálny model použitý pri predpovedaní hlukovej situácie, pričom takáto autorizácia údajov by prezentované výstupy spravila relevantnými.

4) Pre jednotlivé varianty riešenia nie je v správe o hodnotení uvedený aspoň približný odhad počtu obyvateľov v dotknutom okolí, pre ktorých sa realizovaním uvedenej stavby zhoršia, alebo poprípadne zlepšia podmienky pre bývanie vplyvom zmenenej hlukovej situácie (napr. voči „nulovému variantu“). Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie by takáto informácia zásadným spôsobom mohla ozrejmiť vhodnosť alebo nevhodnosť navrhovaného riešenia pre dané územie a vhodnosť, resp. nevhodnosť navrhovaných opatrení na zníženia nepriaznivých dopadov na životné podmienky v dotknutom okolí.

5) Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že predložená „Hluková štúdia“, ktorá sa zaoberá posudzovaním vplyvu navrhovanej diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever - Záhorská Bystrica, nie je spracovaná v súlade s požiadavkami danými podľa legislatívy v Slovenskej republike, platnej v čase spracovania a predkladania dokumentácie na ďalšie schvaľovanie. Zvolený postup a metodika stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže z

hodnotenej cestnej komunikácie použité v práci nie v súlade s bežnými postupmi používanými pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie v Slovenskej republike a v zahraničí. V práci nie sú uvedené použité vstupné údaje pre výpočet, nie je deklarovaná validácia predpovedaných (predikovaných) údajov a nie je uvedený spôsob akým bol vytvorený model použitý pre výpočet.

III. Požiadavky z hľadiska eliminovania dopadov a vplyvov hluku:

Požadujeme riešenie protihlukových opatrení na zamedzenie vplyvov hluku na zastavané územie Záhorskej Bystrice a žiadame ho riešiť formou protihlukových stien zo strany katastrálneho územia mestskej časti Bratislava - Záhorská Bystrica a to tak, aby protihluková stena spĺňala zvukovú pohltivosť 18 dB, kategória A4, zvukovú nepriezvučnosť 26 dB, kategória B3 a výšku 4 až 6 m.

Žiadame o vyhotovenie vizualizácie konečného technického riešenia aj s kompenzačnými opatreniami z pohľadu obytných sídiel nachádzajúcich sa v Záhorskej Bystrici.

Záver:

Z predkladaných variantov za najvhodnejší považujeme variant 7c, nakoľko má najnižší portál a najpriateľnejšie riešenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie ale žiadame jeho modifikáciu v súlade s našimi požiadavkami.

OZ PAJŠTÚN (list zo dňa 25. 6. 2011)

Dovoľujeme si Vám, ako zainteresovaná verejnosť, zaslať naše pripomienky, ktoré sú nasledovné:

1) V správe o hodnotení posudzovanej činnosti „Diaľnica D4, križovatka DNV 11/505 - št. hranica SR/RR“, sa podľa charakteristík má dostať cez rieku Moravu na Slovensko veľké množstvo tisícok áut z Rakúska, čo prispeje k nárastu dopravy v tomto regióne. Nie je relevantne zhodnotený účel stavby a nutnosť spojenia slovenskej a rakúskej strany diaľnicou. Chýba strategické posúdenie riešenia dopravy v tomto regióne v nadväznosti aj na železničnú dopravu. Existuje diaľničné prepojenie cez Kittsee, ktoré by sa malo využívať. V záverečnom zhrnutí sa ako účel stavby spomína aj najkratšie cestné spojenie Bratislavy a Viedne, pričom diaľnica má riešiť najmä odklon nákladnej dopravy podľa iných popisov v dokumentácii, čo tiež nie je dostatočne vyargumentované. Štatistiky uvedené v prílohách správy nasvedčujú tomu, že kolapsu sa Bratislava nevyhne ani po dostavbe D4.

Napríklad na moste Lafranconi podľa spracovateľa vykazuje tranzitná doprava za rok 2008 intenzitu celkom 69 631 vozidiel za deň, z toho iba 12,3% (8 565) je podiel nákladnej dopravy (str. 9, tab. 5a). Podiel ostatnej dopravy (nákladnej dopravy, autobusov) podľa tejto tabuľky od r. 2005 má klesajúci trend (9 232). Na str. 22 v tab. 9a Dopravno-inžinierskych podkladov sa uvádza v roku 2020 po realizácii stavby: 64 589 vozidiel za deň, z toho iba 16,26% (10 502) ostatných vozidiel vrátane nákladných vozidiel. Pri nultom variante (tab. 8a, str. 16) sa ráta, že sa doprava zvýši na Moste Lafranconi na 84 179 (skut.voz./24 h v oboch smeroch), pričom ostatné vozidlá (zahrnujúc nákladnú dopravu) sa na rozdiel od osobnej dopravy (70 693) zvýšia nepatrne (13 486). Ak si vyberieme ďalšie príklady, môžeme z tabuliek 5a - 5c, 8a - 8c, 9a - 9c vybrať údaje o ostatných vozidlách ešte menej rozdielne po nerealizovaní tohto úseku, napr. D2 Stupava, juh - Lamač (13 422 nulový stav a 13 165 po realizácii!), D2 Lamač - Polianky (14 763 nulový stav a 15 658 po realizácii!), minimálne až nulové zmeny sú na úsekoch I/2 Lozorno - Stupava (nulový stav - všetky vozidlá 8993/ostatné vozidlá 878, realizácia -8993/878) a I/2 Stupava - Záhorská Bystrica (nulový stav - všetky vozidlá 23 868/ostatné vozidlá 2337, realizácia - 23 868/2344).

Z vyššie uvedených dôvodov nesúhlasíme, aby sa nultý okruh budoval, pretože nerieši nákladnú tranzitnú dopravu, ale bude znamenať, že sa do Bratislavy a priľahlého okolia dostanú ďalšie osobné automobily a dopravná situácia sa nevyrieši, naopak na mnohých úsekoch práve zhorší. V prípade, že si vybudovaním nultého obchvatu rieši Bratislava svoju situáciu a prepojenosť, zdá sa, že väčší zmysel by mala realizácia diaľnice v trase polkruhu (Lamač - Krasňany). Tento variant sme požadovali zaradiť do hodnotenia a na zhodnotení ktorého trváme. V prípade nákladnej tranzitnej dopravy má zmysel zase viac variant SPL, aby sa NA neťahali do mesta, resp. tunelom v blízkosti Bratislavy, ale ďalej v ich smerovaní. Podľa informácie podanej p. Tokošom v Marianke, koridor sa stanovil približne pred 35 rokmi, a to za hranicu katastra Bratislavy. Stav životného prostredia, vývoj v území, rozvoj bývania a priority regiónu sa však už za ten čas hodne posunuli iným smerom. Dopravnú situáciu treba riešiť komplexne (podpora MHD, železnice, cyklotrás, odklon tranzitu nákladných áut mimo blízkosti obcí a pod.), najmä keď sa v súčasnosti pripravuje generel dopravy BSK.

2) Keďže sme neobdržali 3D navrhnutých variantov od spracovateľa správy, ani zatiaľ od navrhovateľa, dali sme si spracovať orientačnú analýzu viditeľnosti výduchov č. 2 a č. 7 (Hlavatá, Eurosense) s rozmermi uvedenými v správe, ktorá bola vypočítaná s použitím digitálneho modelu reliéfu (Eurosense). Vzhľadom na výsledky z analýz viditeľnosti výduchov v teréne, variant č. 2 je menej exponovaný, preto sa k nemu prikláňame viac. Samozrejme, ak bude vybrané trasovanie tunelom s vyústením v Marianke. Víťané je umiestnenie objektu v miernej depresii, čo

znemožňuje jeho viditeľnosť z Borinky. Variantné riešenie č. 7 je neakceptovateľné, pretože pri odlesnení bude stavbu vidieť v širšom okolí, dokonca aj z NKP Pajštún! Z tohto hľadiska je ideálnejšie umiestnenie variantu č. 2a, b, keďže je v miernom terénnom záreze. S trasovaním č. 7 preto zásadne nesúhlasíme. Túto pripomienku považujte, prosím, za zásadnú. Uvedené tvrdenia rozdielov umiestnenia výdychov variantov v trasovaní č. 2 a 7 je možné porovnať podľa príloh, ktoré prikladáme k nášmu stanovisku, kde označené plochy predstavujú miesta, odkiaľ je možné vidieť prieduch 15m vysoký v odkrytom teréne. Žiadame o zaradenie podmienky pre následné územnoplánovacie a stavebné konania a to, aby porasty v okolí objektu boli prekategORIZOVANÉ a aby ich nebolo možné vyrúbať, tzn. okolie s výdychom z odvetrávacej šachty aby bolo permanentne zalesnené. V prípade posúvania výdychu vyžadujeme vykonať analýzu dohľadnosti navrhovaného objektu, aby sa vylúčila možnosť, že bude objekt viditeľný z Borinky, z Pajštúnu a ostatných navštevovaných častí okolia.

3) Rozptyl emisií bude zabezpečený podľa dokumentácie stredovými a portálovými výdychovými objektmi. Portálové výdychy sú navrhované ako komínové telesá obdĺžnikového prierezu 2 x 4 m, s plochou 8 m² a výškou 8 m.

Vzhľadom na dĺžku tunela Karpaty sú v jednotlivých variantoch navrhované aj stredové vetracie šachty zakončené výdychovým otvorom, ktorý dosahuje cca 18 m². Ním sa vytvára nad obcou nový stacionárny zdroj znečistenia. V obci nie je žiadny priemysel, ani podobná činnosť, ktorá by znečisťovala vo veľkom ovzdušie okrem samotných domácností a áut, ktoré prechádzajú dedinou smerom na Košariská. Pre Borinku v dokumentácii chýbajú štatistiky ohľadom ovzdušia, takže sa nedá vyjadriť kumulatívny vplyv znečistenia po vybudovaní výdychu. Z výpočtu množstva emisií odvádzaných výdychmi sa dozvedáme z údajov v kapitole 2, tab. 5 a 6, tab. 25. Najhoršie vzhľadom na vypúšťanie vychádzajú varianty 1) 7b, 7c, 2) 7a, 3) 2b a najlepšie ako 4) 2a. Pri variantoch 7b, 7c je to až 160,5 kg NOx/deň.

Distribúcia N02 v okolí týchto výdychov je znázornená v prílohe rozptylovej štúdie na obr. 13-l6v10. kapitole (1-hodinové koncentrácie N02 v roku 2030, priemerné ročné koncentrácie N02 v roku 2030), podľa ktorých vidieť, že sa koncentrácia bude rozptylovať aj smerom na Borinku (aj keď podľa údajov podlimitne). Obec sa snaží udržať kataster s okolitými lesmi pre rekreantov z Bratislavy ako tzv. zelené pľúca. Vo variantoch 2a, 2b, 7a, 7b a 7c je navrhovaná len 1 šachta, ktorá má vyústiť výdychovým objektom s priemerom kruhu 8 m a výškou tohto objektu 15 m v masíve hory Malých Karpát nad pozemkami s CO skladmi obce Borinka. Výhľadovo chce spomínané pozemky obec využívať na športovo-rekreačné účely. Umiestnenie výdychu je v rozpore so zámerom obce udržať v tejto oblasti čo najčistejšie ovzdušie a estetické prostredie pre obyvateľov, cyklistov, rekreantov z Bratislavy, Záhoria a Rakúska. Víťame fakt, že vplyv na najcennejšie územia je minimalizovaný vedením diaľnice v tuneli, no aby nedochádzalo k zafúkavaniu emisií do doliny, kde sa obec nachádza, žiadame o posun výdychu východo-južným smerom, tzv. ďalej od obce a miest, kde idú cyklisti a kde sa zdržiavajú turisti (Dračí hrádok, lúka pri potoku medzi Borinkou a Medenými Hámrami na turistickej značke). Podľa veternej ružice (str. 9, tab. 7 rozptylovej štúdie) prevládajú severo-južné vetry, takže najlepšie keby bol objekt umiestnený do závetria ďalej od obce, turistických atrakcií a prírodných hodnôt až za hrebeň masívu, aj keď si uvedomujeme, že funkčnosť objektu bola asi navrhnutá tak, aby sa čo najlepšie spaliny rozptýlili do územia. Údolie Borinky však ani minimalistický zásah nepotrebuje. Prikladáme v kópii výpis z uznesenia obecného zastupiteľstva zo dňa 20.06.2011, ktoré sa stotožňuje s našou argumentáciou. Pripomienka je zásadná.

4) Zásadne nesúhlasíme s vedením trasy v koridore variantu 7, ktorý má väčší vplyv na lesnú biotu v okolí Borinky (pre prírodu významné biotopy lesných, vodných a jaskynných ekosystémov), chránené živočíchy (hmyz, obojživelníky, netopiere, vtáctvo atď.) a chránené územia (NPR Strmina, ÚEV Homolské Karpaty, CHKO Malé Karpaty, CHVÚ Malé Karpaty) v našom regióne z dôvodu nevhodného umiestnenia výdychu z diaľnice, a tým zvýšenia množstva emisií v ich blízkosti. Argument, že ide o podlimitné hodnoty neobstoja, pretože tieto limity nie sú stanovované pre cenné územia a na akékoľvek zvýšenie znečistenia ovzdušia. Sú vyrátavané pre mestské „zaťaženejšie“ prostredie a zdravie ľudí. Aj v dokumentácii boli identifikované možnosti ovplyvnenia predmetu ochrany: zmeny imisných charakteristík v území, záber biotopov, zmeny vodného režimu územia pre ÚEV Homolské Karpaty, pre CHVÚ Malé Karpaty ide o záber vhodných biotopov, hlukové a svetelné rušenie, strety s vozidlami, znečistenie vodného prostredia vodami odtekajúcimi z cesty do vodných recipientov (s. 21 Posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia). Citlivé druhy na znečistenie a zhoršenie podmienok môžu okamžite reagovať absenciou svojho výskytu, napriek tomu, že sa v dokumentácii uvádza, že ide o zanedbateľný vplyv. Takisto môže byť narušená vegetácia bukového porastu v okolí (acidifikácia, eutrofizácia) a potravný reťazec, hmyz, opel'ovače, netopiere, vtáky a i. Hladina NOx, CO, taktiež tuhých častíc (PM), uhlíkovíkov, ale aj ďalších látok z dopravy obsiahnutých vo vzduchu, ktoré neboli spomínané v dokumentácii, predstavuje aj pre zdravie človeka vážne riziko. Pri niektorých látkach sa predpokladá, že aj minimálne úrovne vo vzduchu spôsobujú zdravotnú ujmu napriek stanoveniu limitov podľa zákonov v jednotlivých krajinách. Už veľmi malé koncentrácie častíc vo vdychovanom vzduchu majú za následok zdravotné poškodenia Žiadame navrhnúť vhodné ochranné prostriedky na výdychový otvor na minimalizáciu vypúšťania spalín do ovzdušia (vo forme odlučovačov, či účinných filtrov) a doplniť túto podmienku do projektovej dokumentácie (do opatrení, do nákreso - obr. 2 rozptylovej štúdie a pod.). Takisto ventilačné šachty tunelov zabezpečiť tak, aby nemohlo dochádzať ku zraneniam živočíchov v dôsledku nasatia do ventilátoru (z hľadiska predmetov ochrany hlavne vtákov a netopierov). Konštrukciou ventilačných šacht zaistiť hlukové zaťaženie v ich okolí na minimálnu mieru. Tieto požiadavky sú zásadné.

5) Chýbajú tabuľky znečistenia ovzdušia týkajúce sa Borinky v rozptylovej štúdii. Žiadame doplniť stav pred (nultý variant) a ako sa situácia zmení (variantné riešenia).

6) Na obr. 33, 34 grafickej prílohy č. 8 je ilustračné foto z Braniska, ktoré zobrazuje výdych s príjazdom. V dokumentácii správy sme nenašli mapku, kde presne bude k výdychu z diaľnice D4 viesť prístupová cesta a s akým charakterom. Spomína sa cesta z Rače k Bielemu krížu a z Bieleho kríža k Červenému krížu. Tam presne bude objekt situovaný? Je existujúca „lesná“ komunikácia so spevneným povrchom alebo sa bude pre tento účel spevňovať asfaltom? Žiadame objasniť.

7) Podľa ochrany životného prostredia a rozvoja regiónu požadujeme podúrovňové vedenie diaľnice v celom jej úseku: pozdĺž zastavaného územia MC Vajnory, pozdĺž ochranného pásma NPR Súr, popod križovatku pred Stupavou, ako aj predĺženie podúrovňového vedenia trasy diaľnice až po križovatku. Žiadame o prekrytie diaľnice (aspoň čiastočne) pri Marianke a pri ramsarskej lokalite, čo umožní prirodzený prechod a život obyvateľov a živočíchov a zároveň minimalizuje negatívny vplyv na prírodu a krajinu na dlhšom úseku, ako je navrhnuté v správe, tzn. pri variante 2b, ktorý je pre nás schodný, až za 15 km. Žiadame, aby boli navrhnuté za portálmi vyššie protihlukové steny na obidvoch stranách výbehu D4 z masívu a v netunelovej časti.

8) Správa o hodnotení nepojednáva o vplyve svetelného znečistenia zo stredového ventilačného výdychu na hrebeni hory (vrátane okolia prízjazdových ciest k výdychu), na portáloch a ani na samotnom telese diaľnice mimo tunela. Spomína sa svetelné rušenie v kapitole 11.3.4. textovej prílohy Posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia.

Lekári sa celosvetovo vážne zaoberajú tým, že svetlo v noci zvyšuje riziko rakoviny, a to možno dosť významne. Pred nádormi chráni bunky melatonín - najúčinnjší antioxidant, ktorý sa v tele tvorí iba potme. Spánok je základom nášho zdravia, v prípade vysokej intenzity vonkajšieho osvetlenia, ktorú spôsobuje svetelné znečistenie nastávajú poruchy tvorby melatonínu, čo má za následok poruchy spánku - nespavosť a ostatné s tým súvisiace zdravotné problémy. Ukazuje sa, že aj z prírody už miestami vymizli vzácne a ohrozené druhy, ale aj tie bežnejšie, ktoré sú závislé od prírodnej nočnej tmy (alebo sa početnosť ich príslušníkov veľmi zmenšila). Platí to najmä pre plazy, obojživelníky a hmyz. Niektorí zoológovia sú presvedčení, že svetelné pasce sa významne podieľajú na ochudobňovaní druhej rozmanitosti hmyzu. Hynutie hmyzu zatiaľ páli možno iba zaniatených entomológov, o to väčší ohlas však má hromadný úhyn vtákov. Svetelné zdroje namierené na oblohu dezorientujú hlavne tie druhy, ktoré tiahnu v noci, čoraz menej z nich dokončí svoje sťahovanie. Kanadský odborník na túto problematiku M. Mesure odhaduje počet vtákov, ktoré sa v Severnej Amerike stretnú s osvetlenými budovami na sto miliónov ročne. Nevhodné nočné osvetľovanie teda rozvracia nočné ekosystémy a mátie sťahovavé vtáky, čo práve v Borinke a okolí, kde sú pre vtáctvo, hmyz, netopiere a i. živočíchov vyhlásené chránené územia (CHVÚ, ÚEV a národné kategórie) nie je žiaduce. Uvádzame jednoduché riešenie, ktoré žiadame zaradiť do dokumentácie pri stanovení podmienok v prípade výstavby diaľnice. Riešením je inštalovať lampy s rovnými spodnými krytmi tak, aby svietili pod seba.

9) Na stránke rokovania vlády SR sme našli nezaradený materiál Informácia o stave prác na prepojení ropovodu Družba s rafinériou Schwechat (ropovod BSP) a o plnení Memoranda o porozumení a spolupráci v oblasti energetiky medzi Ministerstvom hospodárstva SR a Ministerstvom hospodárstva a práce Rakúska, ktorý využíva podľa nákrepu pravdepodobne práve tunel ako jednu z možných variant vedenia ropovodu. Vybudovanie diaľnice D4 v tuneli môže otvoriť cestu takýmto podobným návrhom, ktoré využijú pripravený koridor aj na iné účely, čo nie je žiaduce pre citlivé územie Karpát. Aj z tohto dôvodu si myslíme, že vplyv na jaskynný systém a vplyv na podzemné vody a zmenu ich prúdenia v horninovom podloží nie sú z nášho pohľadu dostatočne zhodnotené. S tým je spojené aj možné ovplyvnenie hydrických charakteristík územia (a práve v oblasti S v. vrchu), ako sa uvádza aj na s. 35 text. prílohy Posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia. Chýbajú relevantné analýzy, ktoré žiadame doplniť. Podľa nás nebol naplnený rozsah hodnotenia ohľadom hydrogeologických charakteristík a prieskumov, ktoré je potrebné doplniť a zhodnotiť. Okolie Borinky je známe odbornej i laickej verejnosti rozľahlým jaskynným systémom. Je možné, že antropogénne vplyvy (otrasy z razenia, dopravy, samotné trasovanie v horninovom podloží, aktivity skupín ľudí v poslednom desaťročí, proti ktorým sa robia bezpečnostné zásahy), či prírodná činnosť Zeme (zemetrasenia, zosuvy, tektonické zlomy, vymývanie) v blízkosti Borinky narušia horninové prostredie, hydrológiu, zvodnenosť vrstiev. V dokumentácii (napr. s. 18 Posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia) sa spomína výraznejší vplyv a riziko pri razení tunela v poruchových zónach, či v kryštaliniku alebo mezozoiku a v zóne násunovej línie kryštalinika, z dôvodu drenážneho účinku na podzemné vody, viazané na kolektory otvorených, poruchových zón. V dokumentácii nie je dostatočne popísané, ako sa bude tento element riešiť. A čo sa navrhuje po ukončení životnosti stavby, ktorá je 30 rokov? Žiadame objasniť. V katastri Borinky (masív náprotivnej hory ako je navrhnutý tunel) sa nachádza významný zdroj pitnej vody, ktorý nezásobuje len obec Borinka. Zdroje pitnej vody sú do budúcnosti veľmi významným faktorom na rozhodovanie pri všeobecnom nedostatku tohto prírodného zdroja.

10) Myslíme si, že na základe predchádzajúcich bodov nášho stanoviska, nedošlo k splneniu niektorých špecifických podmienok určených v rozsahu hodnotenia (podmienky 2, 3 ohľadom účelu, 5. bod - nie sú navrhnuté žiadne kompenzačné opatrenia ani pre obyvateľstvo, ani pre biotu, 6. bod - nebola spracovaná analýza viditeľnosti a ani dodané podklady, aby sme ju sami vytvorili, bod 8. - sú nedostatočne navrhnuté opatrenia na elimináciu vplyvov, podľa sledovania jednotlivých správ o hodnotení a kúskovaní celého okruhu abscentujú „veľké“ opatrenia, ktoré sme

spolu s obcou Borinka požadovali zaradiť ešte vo fáze zámeru, a to „zelené priechody pre veľké živočíchy“ na trase celej D4, 9. bod - inak pochopené, 10. bod - navrhnúť opatrenia na minimalizáciu, bod 14, 20 a 24 ohľadom zmeny hydrologických pomerov a jaskynných systémov - nedostatočne vyhotovené, body 15 a 25 - chýba obec Borinka, 18 a 26 - pripomienky sú vyššie, chýbajú kompenzačné opatrenia, 19 - kde sú uvedené údaje zo spomínanej štúdie? a pod.). Nie všetky opodstatnené pripomienky k zámeru sú vysporiadané v príslušných kapitolách správy o hodnotení. Uvedené pripomienky žiadame vypracovať a zaradiť do ďalšieho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Najmä kapitolu pojednávajúcu o kompenzačných opatreniach je nutné zaradiť. Pre organizmy to môže byť tvorba nejakého prvku ÚSES alebo revitalizácie narušeného biotopu, pre obyvateľov dotknutého regiónu napríklad vybudovanie cyklistickej trasy, vytvorenie parčíku alebo oddychového miesta pre turistov, úprava verejného priestranstva a pod. Žiadame o navrhnutie takýchto alebo podobných opatrení.

Na základe uvedeného preferujeme nultý variant.

V prípade realizácie D4 si myslíme, že je na zváženie variant SPL a je potrebné zhodnotiť aj variant Lamač - Krasňany. V prípade raženia tunela a jeho realizácie medzi Borinkou a Mariankou, prikláňame sa k variantu č. 2b s úpravami na jeho vylepšenie. Ostatné varianty sú z nášho pohľadu úplne neakceptovateľné a nesúhlasíme s ich realizáciou.

Nadalej máme záujem zostať účastníkom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie týkajúceho sa nultého okruhu diaľnice D4.

OZ Malé Karpaty (list zo dňa 20.5.2011)

Občianske združenie Malé Karpaty bolo zaregistrované na MV SR dňa 8.10.2010 ako nezisková organizácia združujúca ľudí, ktorí sa usilujú realizovať ciele združenia uvedené v stanovách združenia. Jedným z cieľov združenia je ochrana životného prostredia v súvislosti s plánovanou realizáciou diaľničného úseku diaľnice D4 cez Malé Karpaty, ktorá je posudzovaná činnosťou podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a jeho neskorších predpisov. V súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie týmto zároveň predkladáme žiadosť o zaradenie o.z. Malé Karpaty medzi zainteresované osoby, ktoré majú záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania a zaradenie medzi účastníkov konania.

Stanovisko občianskeho združenia podporilo svojim podpisom aj 362 občanov. Podpisové hárkry tvoria prílohu tohto stanoviska.

Kvôli prehľadnosti nášho stanoviska je rozdelené do nasledovných častí:

Všeobecné celospoločenské pripomienky

Špecifické pripomienky z pohľadu obyvateľov obcí Marianka a Vajnory

Pripomienky k správe z pohľadu spracovania požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia číslo: 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18. 7. 2008

A) Všeobecné celospoločenské pripomienky

V rozsahu hodnotenia boli určené špecifické požiadavky na rozsah správy, ako aj posúdenie nového variantného riešenia. Správa o hodnotení vo viacerých bodoch nenaplnila rozsah hodnotenia stanoveného pod č. 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18.7.2008 a vyhodnotenie očakávaných vplyvov nie je podľa § 3 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. úplne a komplexné. Podľa nášho názoru kvalita spracovania predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v regióne, a významu dopadov stavby na životné prostredie.

Pre lepší prehľad a zrozumiteľnosť nášho stanoviska a našich námietok k správe, sme zvolili formu pripomienok spísaných jednotlivo ku konkrétnym bodom rozsahu hodnotenia.

Námietka k postupu prípravy navrhovanej diaľnice D4:

- Podľa paragrafu 6 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. ak sú viaceré navrhované činnosti v prevádzkovej, alebo priestorovej súvislosti, možno vykonať ich spoločné posudzovanie. Diaľnica D4 od úseku Jarovce po úsek - Devínskej Novej Vsi bola rozdelená na 4 samostatné úseky, ktoré boli vytrhnuté z kontextu a samostatne posudzované už od roku 2001. Do procesu hodnotenia susediacich úsekov neboli zapojené všetky dotknuté obce, čo ovplyvnilo vedenie trasy a spôsobilo nenasplnenie požiadaviek občanov na zdravie a kvalitné životné prostredie v mieste ich bydliska. Právo na zdravé životné prostredie je pritom zakotvené aj v Ústave Slovenskej republiky. Vedenie trasy v križovatke Stupava juh ponad cestu I/2 ovplyvnilo vedenie trasy aj pre nadväzujúci úsek v k.ú. obce Marianka, ktorý bol posudzovaný samostatne a kde občania požadovali podúrovňové vedenie trasy (v ponímaní pod súčasným terénom). To isté sa stalo aj na východnej strane, kde nadúrovňové križovanie D4 s D1 znemožnilo riešiť požiadavku Mestskej časti Bratislava-Vajnory o zapustenej variante D4 v blízkosti Šúrskeho kanála. Ako prvý sa z celej trasy diaľnice D4 začal posudzovať úsek diaľnice D4 križovatka DNV U/505 - križovatka Stupava juh, ktorý následne predurčoval vedenie trasy na západ, ako aj na východ bez priameho oslovenia dotknutých obcí v týchto nadväzujúcich úsekoch.
- V správe o hodnotení je nejasne a protichodne definovaný účel stavby. V účele stavby v kapitole A/II/2 sa spomína odbremenenie mesta Bratislavy od nákladnej dopravy. Pri definovaní kritérií pre výber variantov v kapitole C.V. sa uvádza a zdôrazňuje najmä nemožnosť ďalšej urbanizácie územia. Tieto rozpory považujeme za

mimoriadne závažné, pretože spochybňujú nielen samotný účel stavby, keďže nie sú jasné kritériá, kvôli čomu sa stavba plánuje, ako aj kritériá výberu variantu.

- V posudzovanom variante SPL je plánovaná intenzita dopravy zhruba 12 500 vozidiel a vo variantoch 2 a 7 Marianka-Vajnory 25 000 vozidiel. Ako potvrdil Ing. Jurkovič z Dopravoprojektu, a.s. na verejnom prerokovaní v Lozorne dňa 12.5.2011, rozdiel v intenzite dopravy je spôsobený nárastom mestskej dopravy vo variantoch 2 a 7 (Marianka-Vajnory), ktoré sú bližšie k Bratislave. To znamená, že viac ako 50 % podiel, na celkovej odhadovanej intenzite dopravy bude mestskej a nie primárne tranzitnej doprave, čo je jej deklarovaným hlavným účelom. V prílohe č.1 analýza dopravy úplne abscentuje rozdelenie dopravy na mestskú a tranzitnú. Podiel mestskej a tranzitnej dopravy zástupca projektanta Ing. Jurkovič nevedel zdokladovať ani na verejnom prerokovaní na Magistráte hl. mesta dňa 10.5.2011, ani v Lozorne dňa 12.5.2011.
- Jedným z argumentov výberu variantu je aj zokruhovanie dopravy diaľnicou D4. Takýto argument o previazanosti úsekov nemá dopravno-inžinierske opodstatnenie. Dopravný polkruh vedený v územnom pláne hlavného mesta SR Bratislavy s vyústením do Lamača a na druhej strane do širšieho centra mesta rieši obsluhu mestských častí so širším centrom mesta efektívnejšie pre osobnú dopravu, zatiaľ čo D4 rieši hlavne nákladnú dopravu a jej odvedenie mimo mesto, ako sa uvádza v účele stavby. Ako je preukázané ďalej, ani odvedenie nákladnej dopravy nie je dosť efektívne a po spustení investície neodobremení severozápad od nákladnej dopravy. Bez opodstatnenia nebol do posudzovaných variant zahrnutý dopravný koridor, ktorý prepája diaľnice D1 a D2 tunelom Krasňany - Lamač. Tento úsek je zahrnutý v platných územnoplánovacích dokumentáciách a obec Marianka požadovala jeho posudzovanie ešte v etape zámeru. Vzhľadom na to, že ide o investíciu hradenú z verejných financií, žiadame do doby vydania záverečného stanoviska o dopracovanie posúdenia vplyvov na životné prostredie aj tejto trasy. Je to v záujme zabezpečenia optimálneho a ekonomicky najefektívnejšieho riešenia pripravovanej cesty.
- V súčasnosti sa obstaráva Územný generel dopravy regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý má komplexne hodnotiť dopravu na území kraja. Proces EIA pre dopravné stavby by mal logicky nasledovať až po spracovaní samotného generelu a analyzovaní dopravných potrieb a priorít kraja.
- V súčasnom období prebieha spracovanie i rokovanie pripojenia obcí a miest v Bratislavskom kraji na D1 prostredníctvom kolektorov, (v štádiu DUR). Konkrétne sa momentálne rieši úsek: D1-Bratislava-Trnava, šesťpruh+kolektory. Realizáciou uvedených zámerov je opodstatnenosť D4 takisto otázná..
- Výber koridoru nultého okruhu pre mesto Bratislava bol určený za odlišných spoločensko-ekonomických podmienok - ako výhľadový ešte v starom územnom pláne, ktorý platil so zmenami od roku 1976 do roku 2007. Jeho umiestnenie nerešpektuje intenzívny rozvoj obcí a miest v okolí Bratislavy v ostatných rokoch a ani novú celospoločenskú situáciu, ktorá vznikla otvorením hraníc a vstupom Slovenska do Shengenského priestoru. Koridor bol navrhovaný pôvodne ako rýchlostná cesta, nie ako diaľnica. Bez dostatočných analýz sa do strategických dokumentov MDPT SR prekopíroval pôvodný návrh mesta do koncepcie rozvoja diaľničnej siete SR.

B) Špecifické pripomienky z pohľadu obyvateľov obcí Marianka a Vajnory

Z pohľadu obyvateľov Marianky:

Doporučený variant podúrovňového vedenia (variant 7c, pri ktorom umiestnenie portálu je v km 15,5) nerieši výrazné negatívne dopady hluku na veľkú časť obce Marianka. Hlavná cesta je vzdialená iba 300 m od trasy diaľnice (v niektorých prípadoch - pri družstve, sa približuje až do vzdialenosti cca 100 m). Z uvedeného dôvodu, v prípade realizácie hodnoteného zámeru, požadujeme:

1) posunutie trasy navrhovanej diaľnice ďalej od Marianky smerom k Stupave,

Trasa diaľnice je vedená z časti na povrchu a z časti sa teleso diaľnice opiera o kopec. Pred portálom vo variante 7c) v úseku 15,0 km až 15,3 km križuje celý masív kopca. Niekoľko desiatok metrov ďalej vedie v celej dĺžke údolia, bez prekážok, ktoré treba prekonávať. Všetci Mariančania logicky očakávali vedenie trasy diaľnice výškovo v najnižšom bode údolia - tak, ako to bolo aj znázornené vo video prezentácii trasy z roku 2007. Posunutím trasy by sa okrem iného ušetrili náklady na zemné práce, nakoľko trasa vo variante 7c) prechádza v bode 15,0 km až 15,3 km cez masív kopca, ktorý bude potrebné odťažiť.

2) V prípade nezrealizovania bodu 1 požadujeme podúrovňové vedenie diaľnice popod križovatku pred Stupavou a zníženie celej trasy diaľnice o 11 m, tzn. podúrovňové vedenie v celom úseku - na západnej strane portálu.

V prípade, že riešenie križovatky pred Stupavou to neumožňuje, žiadame o prehodnotenie riešenia tejto križovatky tak, aby diaľnica D4 bola vedená pod úrovňou križovatky, a nie ponad. Podľa našich odhadov je možné aj pri nadúrovňovom vedení diaľnice znížiť trasu diaľnice o 5 m (časť trasy diaľnice v úseku 16,6 km do 15,8 km s opačným sklonom). Podúrovňové vedenie diaľnice by znížilo trasu diaľnice o zhruba 11 m a umožnilo by podúrovňové vedenie diaľnice v celom požadovanom úseku.

Nemáme informácie o tom, že Marianka bola prizvaná na jednania o umiestnení križovatky, ako dotknutá obec. Zodpovednosť za súčasné nevhodné technické riešenie preto neenesie obec Marianka. Z pohľadu EIA, ako aj z pohľadu stavebného zákona bolo potrebné za účastníkov konania prizvať všetky obce, ktoré môžu byť stavbou dotknuté, čo vyplývalo z nadväzností jednotlivých úsekov D4. Neprizvaním obce Marianka do rokovaní došlo preukazne k porušeniu zákona. Súčasný riešenie križovatky na najvyššom bode v teréne a navyše s nadúrovňovým

vedením diaľnice je najhorším možným riešením z pohľadu Marianky. Smerom bližšie k Stupave je terén nižší, navyše celá trasa diaľnice by bola za kopcom, ktorý by ju prirodzene chránil pred hlukom. Tiež by dochádzalo k menším dopadom na scenériu krajiny. Pozri prílohu - obr. 1.

3) V prípade, že by sa výškopis stavby neupravil podľa predošlého bodu 2 požadujeme predĺženie „podúrovňového“ vedenia trasy diaľnice variant 7c) po bod 16,500 km. Podúrovňové vedenie diaľnice je veľmi významným prvkom nielen z pohľadu ochrany obyvateľov pred hlukom, exhaláciami, ale aj z hľadiska zachovania rekreačného oddychového charakteru oblasti - intenzívne využívaného obyvateľmi Bratislavy, ale aj širšieho územia.

V opačnom prípade obyvatelia obce Marianka nemôžu súhlasiť so žiadnym z posudzovaných variantov. Marianka, je najznámejšie pútnické miesto na Slovensku s vysokou návštevnosťou, s frekventovanými cykloturistickými chodníkmi, turistickými trasami a pod. V prípade nadúrovňového vedenia sa výrazne zhorší kvalita života obyvateľov a výrazne sa obmedzí rekreačná funkcia územia. Uvedené dopady budú mať veľmi negatívny vplyv na ďalší rozvoj obce, do ktorej sa v posledných rokoch presťahovali stovky rodín s vidinou tichého vidieckeho bývania a v nejednom prípade investovali svoje životné úspory, prípadne sa zadlžili. Degradáciou životného prostredia dôjde zároveň k poklesu hodnoty nehnuteľností v tejto oblasti.

4) Žiadame o vyhotovenie vizualizácie konečného technického riešenia aj s kompenzačnými opatreniami z pohľadu obytných sídiel v Marianke - konkrétne z Karpatskej ul., od družstva, z Vinohradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z prístupovej cesty do Marianky.

5) Žiadame, aby sa úsek D4 Ivanka-sever - Stupava začal budovať výhradne až po dobudovaní napojenia D4 na D1 na východnej strane. V záujme ochrany obyvateľstva a prírody počas výstavby, žiadame o prednostné vybudovanie úseku v kilometri 15 až po 16,7 km (zapustená časť za západným portálom) tak, aby sa čo najrýchlejšie obnovili migračné trasy a dosiahla ochrana obyvateľov pred hlukom, prachom a emisiami už v etape výstavby tunela. Tento koridor by slúžil aj pre dopravu počas stavby tunela a nezaťažoval verejné prístupové komunikácie do obce a v samotnej obci Marianka. Čas výstavby tohto úseku požadujeme obmedziť na minimálnu mieru, a to maximálne do 1 roka.

6) Nesúhlasíme s využitím lomu v Marianke, ako úložiska vyťaženej horniny zo stavby. Lom je v súčasnosti chránené ložiskové územie. V starších lomoch hniezdia mnohé druhy vtákov. Intenzita dopravy za účelom vyvážania zeminy by bola pre dopravnú sieť v Marianke neúnosná.

7) Žiadame, aby sa bol povrch diaľnice zhotovený z asfaltu maximálne znižujúcim hlučnosť valenia vozidiel. Toto v EIA nebolo uvažované.

Z pohľadu obyvateľov Vajnor:

1) Doporučený variant 7c) navrhnutý na zemnom vale vo výške 11 - 8- 3 m vytvára bariéru pre pohyb ľudí do priestoru NPR Šúr, zamedzuje migrácii a prepojeniu biocentier. Variant 7 c) nedostatočne rieši dopady hluku, emisií na životné prostredie, nerieši dopad rekreačné prostredie, cyklotrasy a podobne. V prípade, že by sa napriek všetkým námietkam investičný zámer realizoval v trase 7 c) žiadame realizáciu protihlukových stien v celej trase, vybudovať prepojenie pre cyklistov a peších do NPR Šúr a do vinohradov. Žiadame ešte v tejto etape preveriť estakádovú variantu tejto trasy.

2) Časť posudzovaného II. úseku Ivanka sever - Stupava, od križovatky Ivanka sever, po križovatku Rača požadujeme budovať až po vybudovaní tunela Karpaty.

C) Pripomienky k správe z pohľadu spracovania požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia číslo: 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18. 7. 2008

V rozsahu hodnotenia bolo určených množstvo špecifických požiadaviek, vrátane posúdenia nového variantného riešenia v trase Senec- Pezinok- Lozorno.

Požiadavka na variantné riešenia: Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“ bol určený aj nový koridor vedený severnejšie od navrhovaných variantov v zámere v trase Pezinok, Senec, Lozorno.

Podmienka nebola splnená, v správe bola posudzovaná iná trasa : Chorvátsky Grob, Svätý Jur, Lozorno. Výber trasy posudzovaného variantu nebol nijako zdôvodnený a jeho umiestnenie v regióne sa ani z ďaleka nepribližuje k trase Senec-Pezinok-Lozorno v správe označovanom ako SPL variant. Napojenie II. úseku D4 za Vajnormi, tesne za Bratislavou, dodatočne zaťažuje už teraz preťažovaný úsek diaľnice D1 medzi Bratislavou a Trnavou. Severnejším prepojením sa dá očakávať odľahčenie dopravy na D1 pred vstupom do Bratislavy, pretože by došlo k prirodzenému presmerovaniu najmä nákladných vozidiel medzi logistickými tranzitnými centrami Trnava, Senec, Lozorno, Malacky.

Pripomienky k bodu 2 rozsahu: Podrobne zdôvodniť účel stavby z celospoločenského hľadiska, opodstatnenosť a priložiť dopravnú prognózu pre daný koridor.

K bodu 3 rozsahu: Určiť aké veľké územie má diaľnica dopravne obslužiť a doplniť podrobné dlhodobé dopravné štúdie diaľničnej dopravy v rámci SR, prepojenia regiónov SR, napojenia na zahraničné ťahy a napojenia mesta Bratislavy.

• Zdôvodnenie účelu stavby je neúplné a nepodložené dopravnými prieskumami. V správe o hodnotení je účel stavby zadaný nasledovne: „Vybudovanie diaľnice D4, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je nami posudzovaný II. úsek (v šiestich variantoch), okolo hlavného mesta Bratislavy výrazne napomôže vyriešiť problém

tranzitnej dopravy, ako aj problém nedostatočnej kapacity cestnej siete hlavného mesta. Prínosom bude hlavne odklonenie tranzitnej dopravy smerujúcej do Českej republiky, Rakúska a Maďarska. Výrazne napomôže aj dopravnej obsluhy dotknutého územia a odľahčí príľahlé obce od tranzitnej dopravy, ktorej má primárne slúžiť diaľničná sieť." Pri posudzovaní a výbere variantu však spracovateľ nepodložil celospoločenský význam úseku D4 Ivanka-Stupava, pretože, aj pri nápočtoch rozvoja dopravy v roku 2040 predpoklady vychádzajú na cca 20 000 vozidiel denne, ktoré by uvedenú trasu využili, avšak nie tie, ktoré sú v súčasnosti tranzitujúce mestom Bratislava, o čom svedčí prognóza o tranzitnej doprave na moste Lafranconi.

- Tranzitná doprava na moste Lafranconi, podľa údajov spracovateľa, činila v roku 2008 počet 69 631 voz./24 hod., z toho 12,3% bol podiel nákladnej dopravy. Na str.22 Dopravno- inžinierskych podkladov sa uvádza, že v roku 2020, po realizácii stavby, bude tranzitná doprava predstavovať 64 589 voz./24 hod., z toho 16,26% ostatných vozidiel, v čom sú zahrnuté aj nákladné vozidlá. To znamená, že priesťah mestom osobnou i nákladnou dopravou bude spôsobovať kolaps na moste Lafranconi aj po dobudovaní diaľnice D4. II. úsek diaľnice D4 má riešiť hlavne tranzit nákladnej dopravy a jej odvedenie mimo mesta Bratislava. Podľa dopravnej analýzy najvyššie výpočty využitia severného úseku D4 sú predpokladané na 756 nákladných vozidiel denne, navýšené ďalej o 368 nákladných vozidiel denne, ktoré využívajú v súčasnosti horský priechod Pezinská Baba.
- V samotnej správe sa v rozpore s primárnym účelom stavby ako hlavný a jediný argument uvádza riešenie regionálnej nepriaznivej dopravnej situácie, Výber variantu nesledoval primárny účel, ktorému má slúžiť diaľničná sieť.
- V súčasnosti sa obstaráva územný generel dopravy regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý má komplexne hodnotiť dopravu na území kraja. Spracovateľ správy nemá dostatok podkladov na výber optimálnej trasy pre riešenie regionálnej dopravy, a preto tvrdenie, že D4 napomôže dopravnej obsluhy dotknutého územia nie je ničím podložené. Žiadame doplniť správu o závery, ktoré vyplývajú z Územného generelu dopravy BSK.
- Vzhľadom na to, že nebol vykonaný priemet platných územných plánov obcí a miest v dotknutom území, tak správa neúplne vymedzuje existujúce územie. Spracovateľ do svojich analýz nezpracoval ani dopravné koridory plánované v týchto územnoplánovacích dokumentoch. Napríklad v územnom pláne obce Chorvátsky Grob je plánované napojenie na D1 v pripravovanej križovatke Triblavina. Ďalej do pozornosti dávame už vyššie spomínané pripojenia obcí a miest v Bratislavskom kraji prostredníctvom kolektorov, realizáciou ktorých je opodstatnenosť D4 otázna.

Pripomienky k bodu 4 rozsahu: Kvantifikovať analyzované dopady jednotlivých variantov na životné prostredie multikriteriálnym hodnotením.

- Sumárne vyhodnotenie vplyvov vybraného variantu 7c) na životné prostredie a obyvateľstvo v porovnaní s 0-tým stavom (bez výstavby diaľnice) sa javí ako účelové a vo viacerých hodnotených kritériách nepodložené faktografickými dátami.
- Číselné zhrnutie multikriteriálnej analýzy je spracované na základe čiastkových vyhodnotení a záverov pre jednotlivé hodnotené oblasti. Výsledné porovnanie sa skrýva za 7-člennou stupnicou, ktorej kritériá v jednotlivých vplyvoch nie sú objasnené. Použitú interpretáciu dát navyše v určitých prípadoch nepovažujeme za správnu. Konkrétne napr. v oblasti vplyvov na obyvateľstvo (str. 133, kapit. C.III.1 sa uvádza, že „realizácia variantov....prinesie zníženie negatívnych dopadov na obyvateľstvo, nielen v priamo dotknutom území, kde sú varianty trasované tak, aby sa vyhýbali sídlam, ale najmä v širšom okolí, kedy zámer prispeje k výraznému zlepšeniu dopravnej situácie v celej Bratislave a tým k zlepšeniu životných podmienok pre obyvateľov"... Vplyv na obyvateľstvo sa pritom štandardne hodnotí práve na základe expozície hlukom, emisiami/imisiami a prachom počas výstavby na obyvateľstvo priamo v okolí uvažovaných líniových stavieb, a nielen z hľadiska dopravnej situácie pre Bratislavu a jej širšie okolie.... Dopravná situácia je pri tom osobitne hodnotená v časti Dopravný systém/dopravný prínos (tab. C.V.2).
- Vypracované doplnkové štúdie preukázali jednoznačne:

- v prípade hluku na nutnosť výstavby protihlukových stien realizáciou uvažovaného zámeru tak v oblasti Vajnory, ako i Marianky, keďže dôjde k zvýšeniu hlukovej záťaže nad prípustné limitné koncentrácie podľa platnej legislatívy vo vonkajšom prostredí

- v prípade imisí na nárast koncentrácií znečisťujúcich látok v obytnej zóne oproti 0-vému variantu, a to v lokalitách:

Marianka a Vajnory-východ vo všetkých sledovaných znečisťujúcich látkach (tzn. CO, NO2(1hod. a rok),

v lokalite Stupava a Záhorská Bystrica a Čierna Voda v ukazovateli CO (8-hod.), NO₂ (1hod.)...atď (uvedené v tab. 27 v rozptylovej štúdii).

- zníženie koncentrácií znečisťujúcich látok bolo preukázané výraznejšie (vo všetkých sledovaných ukazovateľoch) iba na lokalite Rača a Svätý Jur -juh.

Je preto nejasné, ako spracovateľ „Správy“ dospel k použitiu číselnej kvantifikácie pri vplyve na obyvateľstvo pri 0-tom variante -5 (tzn. zásadne negatívny vplyv) a neutrálny vplyv (0) pri vybranej variante 7c??..

- V danom stupni EIA je potrebné konkrétne vyhodnotenie jednotlivých vplyvov na vybrané zložky životného prostredia a na skupiny obyvateľstva v jednotlivých dotknutých obciach. Toto predložená EIA neobsahuje dostatočne. Vplyv na ovzdušie je vyhodnotený celkovo pre každú variantu bez delenia na jednotlivé úseky, resp. obce, v ktorých sú vplyvy rôzne (v pozitívnom i negatívnom slova zmysle), ako udáva samostatná príloha (rozptylová štúdia). Z tohto dôvodu je porovnanie variantov neobjektívne tak, ako je popísané na str. 141. Nemožno teda súhlasiť ani s kvantifikáciou pre oblasť ovzdušia (pri 0-tom stave -3, tzn. negatívny vplyv a mierne pozitívny vplyv (+1) pri vybranom variante 7c, ktorý prakticky platí len pre oblasť Rače a Svätého Jura-juh).

- V EIA chýbajú dokonca prieskumy jasne zadefinované v rozsahu hodnotenia, bez ktorých nie je možné hodnotiť ani konkrétne vplyvy na horninové prostredie, vplyv na stabilitu horninového masívu a na zeminy, vplyv na podzemné vody, krasové javy, hydrologický režim, a tým pádom nie je možné ani ich správne a objektívne číselne kvantifikovať...

- Neobsahuje konkrétne kompenzačné opatrenia s vyhodnotením ich dopadov na zlepšenie situácie (napr. v oblasti protihlukových opatrení a nepodáva ani ich vizualizáciu z viacerých obytných zón obce Marianka a Vajnory). Namiesto toho sa EIA odvoláva na ďalšie doplnkové práce v ďalšej etape, ktorá však nie je z časového hľadiska bližšie stanovená. Ich výsledky však môžu výrazne ovplyvniť technické i ekonomické riešenie celej stavby, ktoré taktiež významne zohrávajú úlohu v rámci výberu optimálneho riešenia.

- Závažným nedostatkom v rámci hodnotenia je aj absencia vplyvov hluku jednotlivých variantov v porovnaní s 0-tým stavom. Vplyv hluku na obyvateľstvo požadujeme doplniť na základe novej hlukovej štúdie podľa platnej legislatívy, osobitne v etape výstavby a prevádzky.

- V prípade vplyvov na krajinu nesúhlasíme s hodnotením vplyvu „málo významný“ - (str. 184-kapit. C.III.18, resp. -1 mierne negatívny vplyv (tab. C.V.2) pri danom technickom riešení - v obci Marianka sa uvažuje teleso diaľnice na násype výšky cca 6m v blízkom okolí obytných sídel, v obci Vajnory násyp výšky 3-11m. S odhadnutými protihlukovými stenami výšky cca 2-3 m tak pôjde v scenérii krajiny o nový prvok celkovej výšky 9-14m.

- V tejto kapitole, ktorá je súhrnným zhodnotením a zároveň podkladom pre výber optimálneho variantu chýba rozdelenie vplyvov pre etapu výstavby a osobitne pre etapu prevádzky, ktoré sa pri danej metodike štandardne používajú - požadujeme preto doplniť zhodnotenie všetkých vplyvov osobitne pre oblasť výstavby i prevádzky.

- Z uvedených dôvodov sa domnievame, že kvalita spracovania predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v regióne a významu dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo.

Pripomienky k bodu 1 rozsahu: Zabezpečiť v správe o hodnotení vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy variant so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja v súlade s Európskou stratégiou trvalo udržateľného rozvoja (EU SDS) a s NATURA 2000.

K bodu 5 rozsahu: Posúdiť, ktorý z navrhovaných variantov, najlepšie zodpovedá princípu dlhodobu udržateľného rozvoja, s najnižším priamym, alebo nepriamym vplyvom na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie, flóru, faunu, obmedzenie biodiverzity, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie týchto faktorov a navrhnúť kompenzačné opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov.

K bodu 6 rozsahu: Vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na charakter krajiny, scenériu na prírodné zachovalé územie na západnej strane a malokarpatskej vinohradníckej krajiny na východnej strane s návrhom kompenzačných opatrení na elimináciu resp. výrazné zníženie negatívnych dopadov. Spracovať vizualizácie jednotlivých variant z bodov definovaných dotknutými obcami, resp. inými účastníkmi konania. Spracovať analýzu viditeľnosti (graficky a písomne) a doplniť situačný náčrt s mierkou, príp. popisom vzdialeností najbližších obytných území od diaľnice. Doplniť vizualizáciu tunelového výdychu, portálov, stavebných dvorov a dopravných trás stavby.

- Správu pri riešení požiadaviek definovaných v príbuzných bodoch 1, 5, 6 považujeme za neúplnú. V lokalite Vajnory sa nezaobera znehodnotením majetku občanov v lokalite Nemecká dolina-Koncové a lokalite „pod družstvom“ v obci Marianka. Opomenuté je aj posúdenie dopadu výstavby na obyvateľov Vajnory a Marianky, na ich zdravie a pohodu a stresujúci faktor z uzavretého priestoru, do ktorého sa územie dostáva obostavaním

veľkými dopravnými stavbami, v prípade Vajnor stratou rekreačného zázemia NPR Šúr a časti vinohradov. Diaľnica je umiestnená v trase nadregionálneho biokoridoru prepájajúceho Malé Karpaty s tokom Malý Dunaj. Naruša integritu územia sústavy chránených území, zasahuje do medzinárodne chránených biotopov a v kombinácii s ďalšími investičnými zámermi v okolí (technologický park Cepit vo Vajnoroch, výstavba v Chorvátskom Grobe a Svätom Jury) závažným spôsobom ohrozí trvalú udržateľnosť týchto území. Vtákom prípade sa činnosť môže povoliť 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. Vzhľadom na vyššie uvedené žiadame do doby vydania posudku k Správe o hodnotení doplniť posudzovanie ďalších alternatív (tunel Krasňany - Lamač, severné prepojenie D1 a D2) a preukázať naliehavosť dôvodu vyššieho verejného záujmu.

- Marianka je najstaršie pútnické miesto na Slovensku a prvé mariánske pútnické miesto v celom Uhorsku. Stavbou má dôjsť k likvidácii kaplnky z roku 1608, ktorá je zapísaná v zozname pamätihodností obce Marianka. Okrem toho je typická vysokou návštevnosťou turistov, frekventovanými cykloturistickými chodníkmi, turistickými trasami a krásnou prírodou. Správa sa nezaoberala dostatočne vplyvom stavby na územie Vrchná hora, ktoré je pripravované na vyhlásenie za chránený areál. Chýba aj v inventarizácii flóry v tomto území.
- V grafickej prílohe 9 - vizualizácia jednotlivých variant absentujú najviac potrebné pohľady na teleso diaľnice z najbližších obytných domov v Marianke, ako i vo Vajnoroch. Rovnako nie je znázornený v prípade Marianky vybraný variant 7c v detailnej situácii. V detailnej situácii na obr.17 je zobrazený len variant 7a. Preto požadujeme nasledovné detailné vizualizácie dopracovať (aj spolu s navrhovanými kompenzačnými opatreniami - protihlukovými stenami), a to :
 - z úrovne súčasného terénu od najbližších obytných domov (konkrétne z Karpatskej ul. od družstva, z Vinohradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z prístupovej cesty do Marianky, aby obyvatelia obytných zón boli oboznámení o výškovom trasovaní diaľnice a jej krajinnom stvárnení s okolitou prírodou
 - vizualizácie z pohľadu V-Z smerom (z masívu Karpát, od západného portálu na križovatku Stupava-juh)
 - vizualizáciu z poľnej cesty Stupava - Marianka, ktorá sa využíva na rekreačné účely
 - podobne požadujeme dopracovať túto vizualizáciu pre obytné zóny v oblasti Vajnor
- Ďalej požadujeme doplniť i vizualizácie výdychov z tunela i z portálov a bližšie špecifikovať pozíciu stavebných dvorov a dopravných trás.

Pripomienky k bodu 9 rozsahu: Analyzovať vplyv navrhovanej činnosti na iné plánované využitie územia. Posúdiť dopad jednotlivých variant na sociálny a ekonomický rozvoj dotknutých obcí, najmä na obmedzenie rekreačného využitia dotknutého územia na zimnú a letnú turistiku a šport (jogging, beh, bežkovanie, cyklistiku, trekking atď.), a na pripravovaný projekt „Zelené pláca Bratislavy“ a rozvoj Vajnor, s návrhom kompenzačných opatrení. K bodu 11 rozsahu: Posúdiť vplyv bariérového efektu navrhovanej činnosti na možnosti prechodov pre poľnohospodársku techniku, chodcov a cyklistov v dotknutom území. Posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na existujúce a plánované cyklotrasy.

- Požiadavka je nedostatočne posúdená a spracovaná. Navrhované kompenzačné opatrenia majú skôr symbolický charakter. Nie sú navrhnuté ekodukty ani náhradné logické prepojenia s NPR Šúr. Správa konštatuje málo významný vplyv na faunu flóru a biotopy, krajinu, klímu, CHKO, čo nekorešponduje s faktom že trasa diaľnice je umiestnená v trase nadregionálneho koridoru Malé Karpaty - Malý Dunaj NRBK 23 vedúci súběžne s vodnými tokmi Malý Dunaj a Šúrsky kanál.
- Spracovateľ sa vôbec nezaoberal s pripravovanou Malokarpatsko-Šúrskou cyklomagistrálou, ktorá prepája Vajnory s hrádzou Šúrskeho kanála, pokračuje k mestu Svätý Jur a k obci Ivanka pri Dunaji. V mieste plánovanej MKU Rača prechádza ponad železniciu k vinohradom a odtiaľ do Bratislavy. Úsek medzi križovatkami Ivanka sever -Rača je využívaný na jogging, korčuľovanie, turistiku a denný typ rekreácie. Požadujeme doplniť správu o analýzu týchto aktivít v území a následný seriózny návrh kompenzačných opatrení.
- Aj na západnej strane dôjde výstavbou diaľnice k narušeniu rekreačnej zóny medzi Stupavou a Mariankou, v súčasnosti využívanej ako cyklotrasa.

Pripomienky k bodu 10 rozsahu: Posúdiť bariérový efekt jednotlivých variantov na obmedzenie pohybu migrujúcich druhov živočíchov, s analýzou vplyvu obmedzenia migrácie na zníženie počtu jedincov jednotlivých populácií (uviesť počty jedincov populácií jednotlivých migrujúcich druhov) a potenciálne zníženie biodiverzity a navrhnuť opatrenia na minimalizáciu vplyvu.

- Stavba D4 vytvára pri navrhovaných variantoch ďalšiu významnú bariéru pre migráciu zveri, ktorá je už v súčasnosti populačne značne fragmentovaná diaľnicou D2, ako aj frekventovanými štátnymi cestami. Už v súčasnosti dochádza často k usmrteniu zveri na hlavnej ceste medzi Záhorskou Bystricou a Lamačom, v ceste prirodzeného biokoridoru. Podúrovňové riešenie by eliminovalo tento nežiadúci jav. Trasa diaľnice vytvorí na západnej strane (Marianka) ďalšiu bariéru v novom smere západ-východ, k už existujúcej bariére v smere sever-juh (cesta I/2, Záhorská Bystrica-Stupava) a to najmä na hranici lesa, kde je migrácia živočíchov najintenzívnejšia.

Pripomienky k bodu 13 rozsahu: posúdiť vplyvy dopadov na životné prostredie počas stavby s uvedením dĺžky výstavby, s orientačne uvedením dopravných ciest stavby a pracovného režimu. Dopravné trasy stavby by nemali zaťažovať súčasné dopravné komunikácie.

- Túto požiadavku považujeme za splnenú nedostatočne, pretože v správe sa uvádza, že pri stavbe sa budú používať všetky existujúce verejné komunikácie. Správa uvažuje o ukladaní prebytkov výkopového materiálu aj alternatívne v existujúcich starých lomoch v širšom okolí (konkrétne sa udáva lom v Marianke - str.27, kapit. B.I.3, na čo by bola využívaná iba jediná možná prístupová cesta v Marianke (Karpatská ul). Dopad na obyvateľstvo však vplyvom tejto činnosti nebol bližšie hodnotený, avšak dá sa predpokladať, že pre danú infraštruktúru v obci, ako i vplyv na obyvateľstvo by bol katastrofický.

Pripomienky k bodu 15 rozsahu: Vymedziť dotknuté územie z hľadiska vplyvov a dotknutosti obyvateľstva.

Nedostatočné splnenie požiadavky rozsahu hodnotenia. Spracovateľ správy spomína v prípade hluku potrebu ďalších doplnkových štúdií, až na základe ktorých plánuje navrhnúť konkrétne kompenzačné opatrenia. Toto je však potrebné predložiť už v rámci danej etapy EIA. Požadujeme navyše zaktualizovať priemet zástavby obytných sídel v súčasnom období, ako i priemet uvažovanej zástavby podľa územného plánu obci (Marianka, Vajnory) k uvažovanému zámeru detailnejšie v mierke 1:5 000.

Pripomienky k bodu 16 rozsahu: Uviesť informatívne plochy, kde sa plánujú zriaďovať stavebné dvory, depónie a kadiaľ k nim majú viesť prístupové cesty. Uviesť, kde nemôžu byť zriaďované stavebné dvory.

K bodu 17 rozsahu: Podrobne popísať nakladanie s vyťaženou zeminou. Uviesť varianty prepravy a určenia lokality uloženia vyťaženej zeminy z tunelu.

- K zmienenej alternatíve uloženia odťaženej zeminy a horninového materiálu do lomu pri Marianke (str.27) upozorňujeme, že :

- lom je chránené ložiskové územie
- rekultivácia je možná iba po schválení projektu všetkými zainteresovanými orgánmi
- rekultivácia musí byť predmetom vyjadrenia všetkých občanov
- rekultivácia neznamená automaticky zaviesť ho hlušinou
- v starších lomoch hniezdia mnohé druhy vtákov
- obyvatelia Marianky nesúhlasia s plošným zavážaním lomu a so zahustenou premávkou nákladných áut cez obec.

Pripomienky k bodu 18 rozsahu: Vypracovať hlučnosť štúdiu a rozptylovú štúdiu pre obdobie počas výstavby a počas prevádzky, pre denné a nočné hodiny, získané údaje porovnať s „nulovým“ stavom a na jej základe navrhnúť kompenzačné opatrenia. K bodu 26 rozsahu: Uviesť produkciu exhalátov z výduchu tunela, umiestneného v horskom masíve a vplyv exhalátov na okolitú prírodu a vinice. Navrhnúť kompenzačné opatrenia. K bodu 27 rozsahu: Odhadnúť hlučnosť zaťaženia na prírodu centrálnym výdychom z tunela.

Pripomienky k hlučnej štúdií:

- Z predloženého materiálu nie je jasné, akým spôsobom, metodikou, resp. na základe čoho boli stanovené intenzity na jednotlivých cestných komunikáciách a hodnotenej diaľnici D4.
- Požadujeme prepracovať uvedené hodnotenie vplyvu stavby na hlučnosť záťaž v dotknutom okolí podľa požiadaviek platnej legislatívy v SR, ako aj v súlade s postupmi a spôsobom, ktorý sa používa v SR a aj v zahraničí, pre podobné hodnotenia vplyvov na životné prostredie.

1) Hodnotenie hlučnej záťaže spôsobovanej posudzovaným úsekom D4 nie je urobené podľa požiadaviek Zákona 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (v aktuálnom znení) a jeho vykonávacieho predpisu týkajúceho sa hodnotenia hluku vo vonkajšom prostredí Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií (v aktuálnom znení). Podľa uvedených právnych predpisov sa hluk vo vonkajšom prostredí, zo všetkých zdrojov, hodnotí pre časové úseky deň (6.00 - 18.00 hod), večer (18.00 - 22.00 hod) a noc (22.00 - 06.00 hod). V celej práci, vrátane príloh, je hlučnosť záťaž posudzovaná len pre časové úseky deň a noc, čo je v zásadnom rozpore s požiadavkami uvedenej legislatívy. V tabuľkách predikovaných hodnôt pre lokálne výpočtové body, pre jednotlivé varianty riešenia je uvedené v zátvorkách za informáciou referenčného časového intervalu deň aj večer. Vypočítaná hodnota ekvivalentnej hodnoty hladiny A zvuku je ale uvedená vždy len jedna

pre každý bod, posudzovaný rok a variant riešenia, z čoho vyplýva, že autor predpokladá, že hodnota ekvivalentnej hladiny A zvuku je rovnaká pre časový interval deň aj večer. To ale nezodpovedá realite. Pri prezentácii plošnej hlukovej záťaže (Grafické prílohy) výpočet a zobrazenie hlukovej záťaže pre večer absentuje úplne. Uvedená skutočnosť je zásadným nesplnením požiadaviek stanovených v Zákone č. 355/2007 Z.z. a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí, ktorý je spôsobovaný cestnou dopravou. Pritom sa autor v práci odvoláva na skutočnosť, že posúdenie je urobené v súlade s uvedenou legislatívou.

2) Posudzovanie hlukovej záťaže je robené pomocou matematického modelovania pri použití postupu „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, od autora Liberko, M., uvedenej v časopise edícia Planéta 2/2005, ktorý vydáva Ministerstvo životního prostředí České republiky. Postup podľa tejto metodiky nie je oficiálne schválený v Slovenskej republike na výpočet šírenia hluku a stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre potreby posudzovania vplyvu hluku z cestnej dopravy na zdravie. Uvedený postup nebol v SR oficiálne verifikovaný a hodnoty získané uvedeným postupom neboli oficiálne validované pre žiadne modelové situácie. Pri použití uvedeného postupu je potrebné pri výpočte hlukovej záťaže vo výpočte použiť viaceré neakustických údajov a parametrov, z ktorých za vypočítava emisná hodnota zdroja hluku - cestnej dopravy. Pri ich nesprávnom aplikovaní, nesprávnom použití a zvolení vstupných údajov sa získajú hodnoty hlukovej záťaže, ktoré môžu výrazne skresľovať výsledné údaje. Preto správne použitie vstupných parametrov a údajov pre výpočet je rozhodujúcim krokom pre získanie dôveryhodných údajov. Najmä, ak použitý postup výpočtu nie je overený pre danú modelovanú situáciu verifikačnými meraniami, čo v uvedenej práci absentuje úplne (modelovanie a posudzovanie „nulového variantu“ bez realizovania zámeru s uvažovaním len existujúcich cestných komunikácií takúto verifikáciu umožňuje s minimálnymi nákladmi). Tiež nie sú v práci vôbec uvedené aké vstupné údaje pre výpočet autor použil. V práci nie je uvedený ani jeden jednoznačný vstupný parameter, na základe ktorého je možné overiť správnosť výpočtu, potvrdiť správnosť použitého postupu a metodiky riešenia stanovenia hlukovej záťaže v okolí hodnotenej cestnej komunikácie. V práci sú uvedené 24 hodinové intenzity dopravy a podiel nákladnej dopravy, ale nie je uvedený 24 hodinový profil rozdelenia dopravy (minimálne pre legislatívou stanovené úseky dňa), ktorý je nutný pre výpočet a stanovenia hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre jednotlivé úseky dňa podľa legislatívy, na ktorú sa autor v celej práci odvoláva. V práci nie je uvedené s akými povrchmi obrusných vrstiev je pri výpočtoch uvažované. Neprávne stanovenie tohto parametra môže spôsobiť rozptyl vo výpočte 6 a viac decibelov. V práci tiež nie je uvedené, ako môže zmena meteorologických podmienok (smer vetra) ovplyvniť predikované výsledky. V predloženej správe sa autor vôbec nezaobrá vplyvom meteorologických podmienok na predpovedané výsledky hlukovej záťaže. Pritom smer a rýchlosť vetra môžu v danom mieste hodnotenia ovplyvniť hodnotu hlukovej záťaže o viac ako 3 decibely (ak uvažujeme veterné pomery, ktoré sa vyskytujú v oblasti Marianka - Stupava, ako aj v okolí Vajnora). V práci nie je uvedené, s akým povrchom je uvažované v okolí hodnotenej cestnej komunikácie, a preto nie je jasné, aké sú útlmové parametre okolia a jeho vplyv na získané údaje v dotknutom okolí.

3) V práci je deklarované, že model dotknutého územia je vytvorený na základe výškopisu s presnosťou 1 meter, čo je pre posudzovanie stavby takého významu a v teréne s takou premenlivou morfológiou, dokonca s uvažovaním zapustenia hodnotenej cestnej komunikácie do terénu nedostatočné. Z práce tiež nie je jasná autorizácia údajov, z ktorých bol vytvorený trojdimenzionálny model použitý pri predpovedaní hlukovej situácie, a ktorá by „zdôverihodnila“ výsledky.

4) Pre jednotlivé varianty riešenia nie je v správe uvedený aspoň približný odhad počtu obyvateľov v dotknutom okolí, pre ktorých sa realizovaním uvedenej stavby zhoršia, alebo poprípade zlepšia podmienky pre bývanie vplyvom zmenenej hlukovej situácie (napr. voči „nulovému variantu“). Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie by takáto informácia zásadným spôsobom mohla ozrejmiť vhodnosť alebo nevhodnosť navrhovaného riešenia pre dané územie a vhodnosť, resp. nevhodnosť navrhovaných opatrení na zníženie nepriaznivých dopadov na životné podmienky v dotknutom okolí. Vo Vajnoroch, ani obci Marianka nebol urobený priemet platného územného plánu, kde sa funkcia bývania približuje k diaľnici na vzdialenosť cca 100 m. Pre tieto lokality sa vplyv hluku vôbec neposudzoval.

5) Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že predložená „Hluková štúdia“, ktorá sa zaoberá posudzovaním vplyvu navrhovanej diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever -Stupava, nie je spracovaná v súlade s požiadavkami danými podľa platnej legislatívy v Slovenskej republike (v čase spracovania a predkladania dokumentácie na ďalšie schvaľovanie). Zvolený postup a metodika stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže z hodnotenej cestnej komunikácie použitá v práci nie je v súlade s bežnými postupmi používanými pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie v SR a v zahraničí. V práci nie sú uvedené použité vstupné údaje pre výpočet, nie je deklarovaná validácia predpovedaných (predikovaných) údajov a nie je uvedený spôsob, akým bol vytvorený model použitý pre výpočet.

Viaceré tu uvedené nedostatky boli pripomienkované už k zámeru stavby. Je plynutím verejných prostriedkov, že spracovateľ aj pre etapu správy naďalej používal neplatnú metodiku v SR.

Poznámka: V Slovenskej republike je schválený postup predpovedania hlukovej záťaže z cestných komunikácií pomocou predikcie s využívaním matematického modelovania postupom popísaným v „OŽPaZ/5459/2005, Odborné usmernenie Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorým sa upravuje postup pri vypracovaní strategických hlukových máp podľa požiadaviek Zákona č. 2/2005 Z.z. v aktuálnom znení. Postup bol

overený množstvom verifikačnými meraniami pre rôzne situácie riešenia cestných komunikácií, rôzne povrchy, intenzity a pre rôzne umiestnenia cestnej komunikácie.

6) Požadovaný odhad hlukového zaťaženia na prírodu centrálnym výdychom z tunela nebol spracovaný. Tento požadujeme v ďalšej etape dopracovať.

7) Požadujeme rozšíriť monitorovacie miesta hluku vo Vajnoroch do lokality Nemecká dolina - Koncové.

Pripomienky k rozptylovej štúdii:

- Predkladáme zásadnú námietku k umiestneniu výdychu ventilácie v mieste západného portálu. Podľa rozptylovej štúdie má tento výdych s 8 metrovým komínom slúžiť k odvodu splodín z oboch tubusov západnej časti tunela. Jedná sa tu o približne 2,5 km úsek tunela (zvyšok exhalátov odvádza stredový a východný komín). Je veľmi nevhodné, že tento významný zdroj imisii je plánovaný na mieste, kde sa diaľnica najviac približuje k rodinným domom Mariančanov. Zároveň podľa vyjadrenia zástupcu HBH nebola vôbec braná do úvahy doprava z Karpatskej ulice - hlavnej prístupovej komunikácie do Marianky. (Obdobne to pravdepodobne platí aj na strane Vajnor, kde sa udáva pri existujúcich zdrojoch len diaľnica D1). Žiadame preto, aby v prípade realizácie bol tento výdych posunutý v alternatívne predĺženia tunela ku križovatke, alebo východným smerom, čo najďalej od obydlí, aspoň do miesta, kde tunel vychádza z horského masívu na povrch. Situovanie výdychu čo najďalej od obytných území požadujeme aj na strane Vajnor.
- Žiadame bližšie objasniť metodiku rozptylovej štúdie, nakoľko z predložených grafických výstupov izolíní znečisťujúcich látok nie je zjavné zohľadnenie prevládajúcich smerov v posudzovaných oblastiach (SZ-JV až S-J). Uviesť, ktoré konkrétne zdroje štúdia zohľadňovala (samotná diaľnica + statické a mobilné zdroje v okolí). Požadujeme, aby v danej štúdii boli v rámci hodnotenia diaľnice všetky 3 výstupy zo vzduchotechniky (2 portálové a centrálny).
- Správa sa nezaoberala požadovaným vplyvom dopadu imisii z portálového výdychu na východnej strane na vinice a znečistenie hrozna.
- V prípade vyhodnotenia vplyvu emisií/imisii na obyvateľstvo máme k použitej metodike vyhodnotenia, najmä v rámci ich celkovej kvantifikácie u jednotlivých variantov viaceré výhrady, ktoré sú už bližšie popísané k pripomienkam v bode 4.
- Žiadame, aby do rozptylovej aj hlukovej štúdie boli zahrnuté všetky existujúce zdroje hluku a emisií, tzn. všetky dopravné prvky cestnej a železničnej siete, v okolí Vajnor sa nachádza navyše ešte letisko..napr. zjavne chýbajúca doprava z hlavnej prístupovej cesty do Marianky a Vajnor a aby sa posudzovanie vykonalo aj na území s plánovanou a existujúcou funkciou bytová výstavba, ktoré sú v platnom územnom pláne.

Pripomienky k bodu 14 rozsahu : Posúdiť vplyvy razenia tunela na zdroje vody a krasové jaskyne a odporučiť technológie razenia minimalizujúce tieto negatívne vplyvy. K bodu 19 rozsahu: Vypracovať podrobný geologický a hydrogeologický prieskum s posúdením vplyvu navrhovanej činnosti na režim povrchových vôd a prúdenia podzemných vôd hlavne v tunelových úsekoch a v úseku Vajnor.

K bodu 20 rozsahu: Uviesť výsledky hydrologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd vplyvom realizácie navrhovanej činnosti.

K bodu 21 rozsahu: Uviesť analýzu zmien výšky podzemnej vody v zastavanom území Vajnory vplyvom navrhovanej činnosti.

K bodu 22 rozsahu: Vyhodnotiť funkčnosť protipovodňovej ochrany Vajnor v prípade realizovania navrhovanej činnosti.

K bodu 23 rozsahu: Posúdiť vplyv vibrácií z navrhovanej činnosti na stabilitu hrádze Šúrskeho kanála.

K bodu 24 rozsahu: Na základe informácií z IGHP podrobne popísať vplyv navrhovanej činnosti na horninové prostredie a možné riziká pri razení tunela.

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia uvedené pod číslami 14, 19-23 sa spoločne týkajú geologických a hydrogeologických pomerov, vplyvu na podzemné, povrchové vody, spôsobu odkanalizovania cestného telesa a tunela, a nepriamo tak i vplyvom na majetok obyvateľov Vajnor a Marianky a podobne. Z toho dôvodu sa k nim vyjadrujeme spoločne.

- Pre účely správy bola spracovaná len geologická a hydrogeologická štúdia, ktorá nenahrádza požadovaný podrobný geologický a hydrogeologický prieskum. Táto požiadavka nebola splnená v požadovanom rozsahu. Výsledky podrobného prieskumu v danom geologickom prostredí môžu významným spôsobom ovplyvniť samotné trasovanie, technické riešenie a tým finančné náklady navrhovanej trasy.
- Geologická a hydrogeologická charakteristika je urobená na základe popísania geologických a hydrogeologických celkov veľmi všeobecne. V danej etape mala byť geologická a hydrogeologická charakteristika vzhľadom na zložité prírodné pomery v okolí projektovaných úsekov hodnotená už podrobnejšie. Podaná všeobecná charakteristika nešpecifikuje konkrétne podmienky v trase, ktoré môžu byť vzhľadom na heterogenitu geologického prostredia rôznorodé a odlišné od udanej charakteristiky. Táto skutočnosť má veľký význam z toho hľadiska, že trasa pretína rôzne geologické a hydrogeologické prostredia (krvštalínikum, mezozoikum, neogén, kvartér...) V prípade líniových stavieb sa vyžaduje podrobná charakteristika prostredia v

jednotlivých km intervaloch, resp. v prípade väčších geologických zmien i ešte podrobnejších - nielen v úrovni uvedenia všeobecných hydrogeologických celkov.

- Spracovateľ správy sa odvoláva na geologický posudok (Geofos, 2010), ten však nie je vôbec súčasťou prílohovej časti Správy o hodnotení. Navyše tu absentuje zakreslenie trasy - v pozdĺžnom profile do geologickej mapy. Uvedené materiály žiadame doplniť (mapu v mierke 1 : 10 000).
- V časti geologickej a hydrogeologickej pomery predkladanej správy neobsahuje citáciu, čo výrazne znižuje jej hodnovernosť.
- Z hydrogeologického hľadiska je dôležité zhodnotiť i zraniteľnosť horninového prostredia (z hľadiska stability i kvality), ako i podzemnej a povrchovej vody z hľadiska kvality i kvantity, čo v správe absentuje. Bez týchto znalostí nie je možné odhadnúť a vybrať optimálny variant. Bez zhodnotenia kvality podzemných a povrchových vôd, ktoré budú konečným recipientom pre odpadové vody nie je možné objektívne posúdiť ani navrhovaný spôsob odkanalizovania cestného telesa, vrátane tunela.
- Na vajnorskej strane správa uvažuje o kumulácii prívalových dažďových vôd z diaľnice D4, do existujúcich recipientov, do jazera Lysé, ktoré je regionálnym biocentrom a do tzv. suchého poldra, ktorý vznikne medzi samotným telesom diaľnice D4 (od km 2,524 po km 3,600) a pravobrežnou hrádzou Šúrskeho kanála, ktorý by bol schopný akumulovať cca 30 000 m³ vody. Spracovateľ uvádza, že budú postačovať menšie terénne úpravy a inštalácia vodohospodárskych zariadení na prečerpávanie vody. Tieto návrhy nie sú posúdené z pohľadu ekonomických a prevádzkových nákladov a taktiež ani z pohľadu stability hrádze Šúrskeho kanála, ktorá bola ako zemná hrádza budovaná v rokoch 1941-1943. Požadujeme doplniť ekonomické náklady na prečerpávanie týchto vôd a stabilitu hrádze Šúrskeho kanála. Požadujeme dopracovať analýzu zmien výšky podzemnej vody v zastavanom území Vajnory a Marianka vplyvom navrhovanej činnosti a dôsledne vyhodnotiť funkčnosť protipovodňovej ochrany Vajnor v prípade realizovania navrhovanej činnosti.
- Z hľadiska vypúšťania odpadových vôd do podzemných a povrchových vôd je nutné okrem posúdenia kvality vyhodnotiť konkrétne miestne hydraulické vlastnosti prostredia v rámci zhodnotenia možnosti uvažovaných vsakov, ako i konkrétne prietokové pomery v povrchových tokoch. Napríklad v časti odkanalizovanie - str. 35, kapit. B. 11.2 sa uvažuje so vsakom do podlažia i v úsekoch v okolí Vajnor a Svätého Jura (úsek km 4,5-6,0), ktoré sa nachádza v prostredí prolúviálnych a deluviálnych sedimentov (ktoré majú v povrchových úrovniach do 3,0 m prevažne charakter slabo priepustných súdržných sedimentov-ílov, ílov štrkovitých, vo väčších hĺbkach 3,0-5,0 m i štrkov, avšak značne zahlinených). Hladina podzemnej vody sa tu nachádza navyše pomerne plytko pod povrchom, cca 2,0-3,0 m p.t, čo možnosť uvažovaného vsaku značne obmedzuje, ak nie úplne vylučuje...
- Nedostatočné poznanie geologických a hydrogeologických pomerov a chýbajúce informácie konkrétneho technického riešenia (jednak samotného cestného telesa, tunela a odkanalizovania) vedú k neobjektívnemu hodnoteniu jednotlivých variantov.
- V prípade razenia tunela je potrebné uvažovať s potenciálnymi prítokmi podzemných vôd, pre ktoré bude tunel vytvárať drén, významy bude i vplyv na režim podzemných vôd, v prípade varianty SPL dôjde pravdepodobne i k vplyvu na krasovú hydrogeologickú štruktúru.
- Konkrétny vplyv na podzemné a povrchové vody podmieni následne i náročnosť na monitorovací systém podzemných a povrchových vôd počas budovania i po vybudovaní trasy.
- Výsledné porovnanie vplyvov jednotlivých variantov na horninové prostredie a podzemné a povrchové vody je veľmi všeobecné a neprehľadné, skrýva sa za stupnicou, ktorej kritériá a limitné hodnoty nie sú opäť bližšie objasnené.
- Nedostali sme odpoveď na vplyv na hydrologický režim prameňov a krasových vôd. Nie je posúdený vplyv na prameň potoka Vydrice, ani vplyv na prameň svätej studne v obci Marianka, ďalej vplyv stavby na prietok a kvalitu Rakového potoka, Fandlovského a Fofovského potoka, ktoré zásobujú NPR šúr prítokom vody, ďalej vplyv stavby na prietok a kvalitu Mariánskeho potoka, Račianskeho potoka, Podhájskeho potoka, potoka Strúha a Šúrskeho kanálu, s ktorými sa uvažuje ako konečným recipientom pri vypúšťaní odpadových vôd. Obdobne nie sú bližšie hodnotené ani kvalita a hydraulické parametre horninového podlažia v uvažovaných úsekoch priameho vsaku do podlažia. Uvedené informácie požadujeme doplniť na základe výsledkov geologických prieskumných prác.
- Správa sa nezaoberá posúdením seizmických a tektonických rizík. Na verejnom prerokovaní dňa 12.5.2011 v Lozorne spracovateľom Správy bolo potvrdené, že do Marianky sa uvažuje s celkovým vyústením odpadových vôd z tunela. Táto skutočnosť nebola v správe zvlášť spomínaná, ani hodnotená. Uvedenú informáciu požadujeme bližšie technicky špecifikovať.
- Okrem vyššie uvedených požadovaných prieskumov v trase diaľnice (geologický a hydrogeologický) odporúčame i realizáciu geofyzikálneho prieskumu - posúdenie seizmických a tektonických rizík.
- Podľa dosiahnutých výsledkov uvedených prieskumov je potrebné navrhnuť a zrealizovať kompenzačné opatrenia.

Pripomienky k bodom 29 rozsahu: Uviesť do grafických príloh mapu ÚSES s vyznačením regionálnych a nadregionálnych biokoridorov.

K bodu 30 rozsahu : Uviesť do grafických príloh priemet platných ÚP Bratislavy, mestských častí Bratislavy a dotknutých obcí.

- Správa neobsahuje samostatnú prílohu prvkov USES, čo nepriamo potvrdil aj spracovateľ na verejnom prerokovaní v Bratislave. Grafická príloha 3 nie je úplná, nie sú v nej uvedené všetky dôležité prvky USES - konkrétne nadregionálny biokoridor NRBK 23 vedúci súběžne s vodnými tokmi Malý Dunaj a Šúrsky kanál, v trase ktorého je umiestnená navrhovaná diaľnica. Požadujeme dopracovať posúdenie vplyvu na ekologický systém stability územia, ako dôsledok obmedzenia parametrov nadregionálneho biokoridoru vplyvom diaľnice a dopracovať mapu USES podľa metodiky platnej v SR. Požiadavka v bode 29 tak nebola splnená.
- Požiadavka v bode 30 nebola splnená. Grafická príloha č.6 neobsahuje priemet platných územných plánov mesta Bratislava a jej mestských častí, mesta Svätý Jur a obce Chorvátsky Grob a Marianka. Toto považujeme za zásadný nedostatok. Z toho vyplývajú aj nesprávne závery správy ohľadom dopadu na zdravie obyvateľov dotknutých obcí, vplyv hluku na rozvojové územie, znehodnotenie majetku občanov... Správa sa dokonca nezaobrá ani plánovanými dopravnými ťahmi regionálneho významu, čo skresľuje závery nulového riešenia a ako aj smerového dopravného zaťaženia napríklad z Chorvátskeho Grobu cez Vajnory do mesta. Nie je doriešená civilná ochrana obyvateľstva Vajnory, pre ktorých je určená v súčasnosti úniková trasa smerom do NPR Šúr.
- Priemet zástavby obytných sídel v súčasnom období, ako i priemet uvažovanej zástavby podľa územného plánu dotknutých obcí (Marianka, Vajnory) požadujeme dopracovať k uvažovanému zámeru detailnejšie v mierke 1:5 000, ako už bolo uvedené v pripomienkach k bodu 15.

Pripomienky k bodu 36 rozsahu: Vyhodnotiť vplyvy diaľnice na poľovné revíry v dotknutej oblasti.

- V hodnotení vplyvu na poľovné revíry v kapitole C.III.16 sa uvádza „jeho významné rozdelenie a narušenie spojitosti“, pričom v rozpore s týmto tvrdením je v multikriteriálnom hodnotení uvádzané, že vplyv na faunu, flóru a biotopy je bez významného zásahu, čo je v priamom rozpore.

Pripomienky k bodu 40 rozsahu: Vyhodnotiť vplyv diaľnice na lokalitu Vrchná hora a Vajnorská hora.

- Spracovateľ opomenul skutočnosť plánovaného vyhlásenia chráneného areálu Vrchná hora a neposudzoval detailnejšie vplyv stavby na toto chránené územie, chýba aj v inventarizácii flóry - nachádzajú sa tu vzácne druhy rastlín.

Záver:

Podľa nášho názoru predložená správa nespĺňa rad zákonných podmienok. Nezdôvodňuje samotný spomínaný účel stavby, a to odvedenie tranzitnej dopravy. Nemá dostatočnú preukaznú a vypovedaciu schopnosť na objektívne porovnanie posudzovaných variant. Nedostatočne hodnotí vplyvy na životné prostredie, ako i samotné obyvateľstvo. Časť vykonaného posúdenia na obyvateľstvo (hluková štúdia) nie je spracovaná podľa platnej legislatívy, čo je zásadným nesplnením požiadaviek stanovených v zákone č. 355/2007 a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí a znižuje tak i jej vypovedaciu hodnotu.

Nedáva odpovede na mnohé špecifické požiadavky uvedené v rozsahu hodnotenia. Namiesto toho EIA nahrádza tieto povinné časti vyjadreniami, že jednotlivé a konkrétne vplyvy budú doriešené v ďalšej etape doplnkovými štúdiami, (napr. podrobný geologický a hydrogeologický prieskum, stanovenie konkrétnych protihlukových opatrení...). Ich dosiahnuté výsledky však v danom prostredí (rôznorodosť geologických a hydrogeologických pomerov) budú vplývať na technickú, časovú náročnosť a priamo tak i na finančné zhodnotenie danej stavby (ťažobné a výkopové práce, odvedenie odpadových vôd, potenciálnych prítokov podzemných, krasových vôd...).

Nejasnosť konkrétnych geologických a hydrogeologických pomerov a tým aj nejasnosť dopadu navrhovaného technického riešenia na vybrané zložky životného prostredia (horninové prostredie, podzemná a povrchová voda z hľadiska kvantity i kvality) tak neumožňuje akceptovať ani predkladané ekonomické náklady na investíciu, ktoré sa môžu výrazne líšiť od uvedených odhadov.

Zásadným problémom predloženej správy je nedostatočné popísanie účelu stavby a jej dôkladné dopravné opodstatnenie. Napriek vyjadreniu, že tunel má riešiť tranzitnú dopravu (v správe sa uvádza, že má previesť dopravu do Čiech a Maďarska) sa pomerne výrazne argumentuje odľahčením dopravnej situácie v Bratislave, na čo však v správe chýbajú objektívne dopravné analýzy. Pokiaľ je cieľom investície aj odľahčenie dopravy v Bratislave, je nevyhnutné rovnocenne posudzovať aj južnejší variant Krasňany - Lamač. Argument, že tento variant predstavuje trasu mestskej komunikácie neobstojí. Trasa variantu Marianka-Vajnory je tiež preklasifikovanou pôvodnou trasou mestského nultého okruhu na diaľničný približne pred 6 rokmi.

Prílohy:

Obr.1 - možnosti zníženia trasy diaľnice Marianke

Podpisová listina občanov, ktorí súhlasia so stanoviskom občianskeho združenia

Dušan Stetlov – predseda OZ

OZ Malé Karpaty (list z 15.7.2011, dodatok)

K nášmu stanovisku k predloženej EIA doplníme nasledovné body. V prípade protichodnosti dodatok nahrádza stanovisko.

Žiadame:

- 1) Vrátanie EIA predkladateľovi na prepracovanie, prípadne zmenu spracovateľa (z dôvodu porušenia platných zákonov).
 - 2) Vzhľadom na skutočnosť, že kvalita predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v danom regióne, z hľadiska významu dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo, a nezohľadňuje dlhodobu vznášané pripomienky účastníkov konania k tejto stavbe požadujeme prepracovanie predloženej EIA.
 - 3) Zohľadnenie pripomienok obce Marianka k zámeru EIA z roku 2008, ako aj stanoviská obcí Marianka, Borinka z roku 2007.
 - 4) Zahŕnutie variantu trasy D4 Lamač-Vajnory navrhovanej v pripomienkach k zámeru EIA z roku 2008 (bod II.b), a tiež trasy Lamač-Krasňany v trase mestského polokruhu do posudovaných variantov, ako aj prepojenie trasy D4 Lamač-Vajnory s trasou mestského polokruhu Lamač-Krasňany.
 - 5) Jasné oddôvodnenie účelu a opodstatnenosti stavby z dopravného hľadiska. Uvedenie podielu mestskej a tranzitnej dopravy, a podielu nákladnej a osobnej aj za použitia dát z mýtného systému. Pripomienkované v stanovisku k Zámeru EIA v r. 2008 (bod II.a). D4 sa na Rakúskej strane napája na rýchlostnú cestu S8 a nie diaľničnú sieť.
 - 6) Vo variantoch trasy vedúcich cez Marianku, žiadame zmenu úrovňového usporiadania križovatky diaľnice D4 so štátnou cestou I/2, tak, že diaľnica D4, bude vedená popod štátnu cestu I/2 a nie ponad tak ako je to v súčasnosti. Tým sa zníži trasa diaľnice o 11 m a umožní podúrovňové vedenie celého úseku diaľnice D4 v Marianke až po križovatkú. Zapustenie úseku bolo obcou Marianka požadované už v roku 2008 v štádiu Zámeru EIA.
 - 7) Odmietame varianty s nadúrovňovým vedením diaľnice na násype! Uvedená požiadavka bola uvedená v stanovisku obcí Marianka a Borinka z 24.05.2007 aj v stanovisku obce Marianka k Zámeru EIA v roku 2008 (bod II.b). Preto argumentácia spracovateľa projektovej dokumentácie, že v súčasnosti nie je možná zmena projektu, lebo sa dokončuje výstavba privádzača a súvisiacej križovatky je neopodstatnená. Projektant aj investor mal takmer 4 roky na dopracovanie dokumentácie uvedenej stavby tak, aby bolo možné splniť požiadavku na „zapustenie diaľnice v dotknutom území obytného územia“ pod úroveň existujúceho terénu.
 - 8) Posunutie výdychu exhalátov ku križovatké so štátnou cestou I/2.
 - 9) Žiadame, aby sa úsek II. tzn. D4 Ivanka-sever - Stupava začal budovať výhradne až po dobudovaní napojenia D4 na D1 na východnej strane.
 - 10) V záujme ochrany obyvateľstva a prírody počas výstavby, žiadame o prednostné vybudovanie úseku od portálu až min. po 16,7 km, resp. po križovatkú so štátnou cestou I/2 (zapustená časť za západným portálom) tak, aby sa čo najrýchlejšie obnovili migračné trasy a dosiahla ochrana obyvateľov pred hlukom, prachom a emisiami počas výstavby tunela. Tento koridor bude slúžiť pre dopravu počas stavby tunela a nebude zaťažovať verejné prístupové komunikácie do obce a v samotnej obci Marianka. Čas výstavby tohto úseku požadujeme obmedziť na minimálnu mieru, a to maximálne do 1 rok.
 - 11) Nesúhlasíme s odsúvaním zapracovania našich pripomienok do ďalších stupňov dokumentácie! Všetky pripomienky žiadame zapracovať v tejto fáze v rámci prepracovania EIA, nie až v ďalších stupňoch dokumentácie ako je územné rozhodnutie, stavebné povolenie.
- Dušan Stateľov – predseda OZ

Stanovisko NDS, a.s., k vyššie uvedeným požiadavkám OZ Malé Karpaty (list zo dňa 16.8.2011)

Požiadavka OZ Malé Karpaty:

1. Vrátanie EIA predkladateľovi na prepracovanie, prípadne zmenu spracovateľa (z dôvodu porušenia platných zákonov)

Stanovisko NDS :

1. Žiadne platné zákony neboli počas procesu EIA porušené. Príprava a posúdenie navrhovaných variantov diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica prebiehalo podľa platnej legislatívy, štandardne ako pri iných diaľničných stavbách. Podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP bol vypracovaný Zámer EIA, pripomienky k nemu boli – po technickom doriešení v Štúdiu realizovateľnosti a účelnosti - prevzaté, posúdené a vyhodnotené v Správe EIA. Ak OZ Malé Karpaty o nejakých porušených zákonoch zo strany zhotoviteľa vie, nech ich uvedie. Zmena spracovateľa je neopodstatnená. OZ Malé Karpaty určite registruje legislatívny rámec obstarávania podľa zákona č.25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní. Víťaz verejnej súťaže je odborne spôsobilá firma, ako aj jej zamestnanci, ktorí Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie vypracovali.

2.

Vzhľadom na skutočnosť, že kvalita predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v danom regióne, z hľadiska významu dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo, a nezohľadňuje dlhodobu vznášané pripomienky účastníkov konania k tejto stavbe požadujeme prepracovanie predloženej EIA.

2. Kvalita predloženej Správy EIA rozhodne zodpovedá kvalitou najväčšej cestnej investícií v území. Ak by to tak nebolo, bolo by Správu EIA vrátilo MŽP SR na prepracovanie, resp. doplnenie v zákonnej lehote, § 31, ods. 3 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP, (najneskôr do siedmich dní) od doručenia Správy na MŽP SR. Správa bola doručená na MŽP SR dňa 09.03.2011.

Význam dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo bol podrobne posúdený a zhodnotený v Správe EIA, kde sú zohľadnené aj dlhodobu vznášané opodstatnené pripomienky účastníkov konania.

Vzhľadom na tieto (dlhodobé) pripomienky k Zámeru EIA, ktoré boli uvedené v rozsahu hodnotenia (RH) – posúdenie vedenia diaľnice zapustenej pod terén (Vajnory, Marianka), požiadavka posúdenia nového variantu atď., - nebolo možné nadväzne po vypracovaní Zámeru zabezpečiť Správu EIA, nakoľko proces EIA (Zámer a Správa) sa zaoberá vplyvmi budúcej stavby na ŽP a posudzuje únosnosť technicky navrhnutého diela (v tomto prípade technicky vyriešené varianty diaľnice) v území.

Technické riešenia projektujú projektanti - technickí odborníci, dopravní inžinieri, ekonómovia a pod., ktorí majú na túto prácu vzdelanie a odbornú spôsobilosť. Proces posudzovania vplyvov na ŽP hodnotia taktiež odborníci na životné prostredie, na faunu, flóru atď., ktorí majú tiež na túto činnosť vzdelanie a odbornú spôsobilosť.

Nakoľko pripomienky stanovené v rozsahu hodnotenia boli technického charakteru, z uvedeného dôvodu bolo potrebné zabezpečiť a technicky vyriešiť požadované výškové zmeny vedenia diaľnice pri Vajnoroch a v Marianke, ako aj technicky vyprojektovať - NOVÚ trasu cez Karpaty v smerovom vedení Senec – Pezinok – Lozorno (SPL, požadovanú v RH).

Tieto všetky technické „dopracovania“ NDS zabezpečila podľa zákona č.25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní, vypísaním súťaže na vypracovanie technického podkladu – Štúdia realizovateľnosti a účelnosti diaľničného ťahu D4, v ktorom budú riešené opodstatnené požiadavky z RH. Víťazom verejnej obchodnej súťaže na vypracovanie „Štúdie realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4“ sa stala firma Dopravoprojekt, a.s. Bratislava, ktorá v roku 2009 štúdiu vypracovala.

Vyprojektované technické riešenie bolo podkladom pre Správu EIA. V tomto konkrétnom úseku to bolo napr. riešenie zapustenia diaľnice pod terén v Marianke a vo Vajnoroch – var. 2b, 7b a 7c, predĺženie tunela v Marianke, návrh novej trasy prechodu D4 cez Karpaty (variantu SPL).

Keď sa to celé zhrnie, tak : Správa EIA posudzovala VŠETKY OPODSTATNENÉ požiadavky vznesené od účastníkov konania v priebehu celej prípravy diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica, ako aj požiadavky uvedené v RH.

3.

Zohľadnenie pripomienok obce Marianka k zámeru EIA z roku 2008, ako aj stanoviská obcí Marianka, Borinka z roku 2007.

3. Pripomienka obce Marianka k Zámeru EIA z roku 2008 bola, predĺženie tunela prekrytím portálu v Marianke a zapustenie trasy diaľnice pri jej vyústení z tunela. Tieto podmienky sú splnené :

Vo var. 2b, 7b a 7c je predĺženie tunela v Marianke cca o 600m (po km 15,200).

Trasa diaľnice po výstupe z tunela Karpaty je v ďalšom pokračovaní vedená v záreze, tzn. 4m POD terénom, v ďalšom pokračovaní 2m POD terénom (na celkovej dĺžke cca 380m). Západný portál tunela JE predĺžený a trasa diaľnice JE pri vyústení z tunela zapustená pod terén.

Všetky tieto varianty boli v Správe EIA posúdené a vyhodnotené.

Obec Borinka nesúhlasila s variantom 3, ktorý bol z ďalšieho posudzovania vypustený, takže v Správe EIA už nebol posudzovaný.

4.

Zahrnutie variantu trasy D4 **Lamač-Vajnory**, navrhovanej v pripomienkach k zámeru EIA z roku 2008 (bod II.b), a tiež trasy **Lamač-Krasňany** v trase mestského polokruhu do posudovaných variantov ako aj prepojenie trasy D4 Lamač-Vajnory s trasou mestského polokruhu Lamač-Krasňany.

4. Už od roku 2008 bolo na všetkých stretnutiach vysvetľované, že riešime diaľnicu D4 v trase cestného nultého okruhu a mestský polokruh s vyústením v Lamači je stavbou v kompetencii Magistrátu hl.m. SR

Bratislavy a NIE JE predmetom riešenia trasy diaľnice D4. To isté platí aj pre prepojenie Lamač – Krasňany.

Každá z komunikácií (diaľnica D4 a mestský polokruh) sú plánované a pripravované pre iný druh dopravy. Mestský polokruh je investíciou Magistrátu hl. m. Bratislavy.

Táto požiadavka je neopodstatnená.

5.

Jasné oddôvodnenie účelu a opodstatnenosti stavby z dopravného hľadiska. Uvedenie podielu mestskej a tranzitnej dopravy, a podielu nákladnej a osobnej aj za použitia dát z mýtného systému. Pripomienkované v stanovisku k Zámeru EIA v r. 2008 (bod II.a). D4 sa na Rakúskej strane napája na rýchlostnú cestu S8 a nie diaľničnú sieť.

5. Doprava bola podrobne spracovaná v Štúdiu realizovateľnosti a účelnosti ako samostatná časť so zohľadnením všetkých aktivít v území. Keďže táto štúdia bola technickým podkladom pre správu EIA, bola dopravná časť prevzatá z nej.

Potreba obchvatu Bratislavy bola zhodnotená ako dopravne opodstatnená stavba.

Cestná sieť hl. mesta Bratislavy je vzhľadom na svoju polohu, rozlohu a vývoj charakterizovaná vysokým nárastom dopravného zaťaženia automobilovou dopravou. Ide o fakt, že Bratislavou prechádzajú tri multimodálne dopravné koridory (koridor č. IV, V., VI.) a koridor lodnej dopravy Dunaj, ktoré sú zdrojom tranzitnej dopravy.

Bratislava ako hlavné mesto je zdrojom a cieľom pre automobilovú dopravu. Vysoké dopravné zaťaženie na vstupoch do mesta spôsobuje aj veľké spádové územie tzv. „Veľká Bratislava“, odkiaľ do hl. mesta dochádzajú obyvatelia za prácou, vzdelaním a inými aktivitami. Trend presídľovania mestského obyvateľstva na vidiek tento efekt ešte znásobuje. Preťaženosť celej mestskej siete, na ktorú sa mnohokrát prenáša tranzitná doprava neprispieva k plynulej obsluhu územia. Diaľnica D4 okolo hl. mesta výrazne napomôže riešiť súčasné dopravné problémy. Prínos bude hlavne v odklonení tranzitnej dopravy v smere do Rakúska, Maďarska a Českej republiky. Významne napomôže aj obsluhu dotknutého územia a odľahčí okolité obce od tranzitnej dopravy.

Diaľnica D4 bude kumulovať všetky druhy dopravy tzn. tranzitnú, zdrojovú, cieľovú ako aj vnútromestskú dopravu, pretože je vedená v polohe katastrálnej hranice hl. mesta Bratislavy.

Následné stupne projektovej prípravy (DÚR, DSP) budú obsahovať aj dopravnú časť, ktorá bude vždy aktualizovať dopravné údaje. Údaje v DÚR budú vychádzať zo sčítania z roku 2010, ako aj z najnovších výstupov mýtného systému.

Pri vypracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie, stavebné povolenie sa dopravná časť bude aktualizovať s ohľadom na výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2010, ako aj so zohľadnením iných dopravných údajov, napr. mýtného systému.

Áno, diaľnica D4 sa na rakúskej strane napája na rýchlostnú cestu S8, ktorá je súčasťou vonkajšieho dopravného okruhu okolo Viedne. Z hľadiska širších dopravných vzťahov sa prostredníctvom diaľnice D4 Slovensko prepája so sieťou diaľnic a rýchlostných ciest Rakúska.

Kategória šírkového usporiadania rakúskej rýchlostnej cesty S8 je rovnaká ako našej diaľnice D4 a to je kategória 26,5/120.

6.

Vo variantoch trasy vedúcich cez Marianku, žiadame zmenu úrovňového usporiadania križovatky diaľnice D4 so štátnou cestou I/2, tak, že diaľnica D4, bude vedená popod štátnu cestu I/2 a nie ponad tak ako je to v súčasnosti. Tým sa zníži trasa diaľnice o 11 m a umožní podúrovňové vedenie celého úseku diaľnice D4 v Marianke až po križovatku. Zapustenie úseku bolo obcou Marianka požadované už v roku 2008 v štádiu Zámeru EIA.

6. Výškové vedenie diaľnice D4 v križovatke Záhorská Bystrica (D4 nad cestou I/2) je vzhľadom na terénne pomery v území dané od začiatku prípravy celého ťahu diaľnice D4. Toto výškové vedenie sa napája nielen na úsek D4 Ivanka sever – Záh. Bystrica, ale aj na úsek D4 Dev. N. Ves – št.hr. SR/RR.

Diaľnica D4 v úseku Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves (známy pod pracovným názvom križovatka Stupava juh) bola 1.8.2011 odovzdaná v polovičnom profile do užívania motoristickej verejnosti.

Pri príprave uvedenej stavby, ktorá bola daná do prevádzky sa počas jej prípravy vyjadrovali dotknuté orgány štátnej správy a samosprávy a k výškovému vedeniu diaľnice nad križujúcou cestou I/2 neboli vznesené od dotknutých subjektov žiadne pripomienky.

So žiadosťou o zmenu úrovňového vedenia diaľnice D4 a cesty I/2 v križovatke Záhorská Bystrica, je

potrebné obrátiť sa na MDVRR SR.

Jej zbúranie a vybudovanie novej v požadovanom výškovom usporiadaní by mohlo byť považované z našej strany ako sabotáž, resp. marenie finančných prostriedkov štátneho rozpočtu.

Požadovaná zmena sa nedá obhájiť ani tým, že toto vybudované dielo je novým riešením, ktoré si NDS „vymyslela“, pretože tak ako je to postavené je to v územnom pláne obce Marianka, Magistrátu hl. mesta Bratislavy aj VÚC Bratislava minimálne 25 rokov.

Zapustenie trasy diaľnice požadované obcou Marianka v roku 2008 k Zámeru EIA je v Správe EIA zapracované : pri výjazde diaľnice z portálu tunela v k.ú. Marianka je diaľnica D4 v hĺbke 6 metrov pod terénom a v ďalšom pokračovaní je diaľnica v hĺbke 2 m pod terénom. Na terén – do násypu vystúpi iba na dĺžku 150 m, aby mohla bezkolízne vykrižovať poľnú cestu, ktorá je v úžľabine.

7.

Odmietame varianty s nadúrovňovým vedením diaľnice na násype! Uvedená požiadavka bola uvedená v stanovisku obcí Marianka a Borinka z 24.05.2007 aj v stanovisku obce Marianka k Zámeru EIA v roku 2008 (bod II.b). Preto argumentácia spracovateľa projektovej dokumentácie, že v súčasnosti nie je možná zmena projektu, lebo sa dokončuje výstavba privádzača a súvisiacej križovatky je neopodstatnená. Projektant aj investor mal takmer 4 roky na dopracovanie

dokumentácie uvedenej stavby tak, aby bolo možné splniť požiadavku na „zapustenie diaľnice v dotknutom území obytného územia“ pod úroveň existujúceho terénu.

7. Proces EIA požaduje posudzovať variantné riešenie. Je právom každého dotknutého subjektu prikloniť sa k variantu, ktorý mu vyhovuje. Posúdením variantov na únosnosť v území zo všetkých hľadísk, odporúči spracovateľ ten variant, ktorý je pre obyvateľov a životné prostredie najvhodnejší.

Požiadavky obce Marianka a Borinka z 24.05.2007, boli zhrnuté do 8. bodov. Na tento list odpovedala NDS 04.06.2007. Išlo najmä o tieto pripomienky : požiadavku tunela Lamač – Rača, tú sme vysvetlili v našej odpovedi, vypustenie diaľnice na území Borinky bolo splnené vydaním RH. Variant 3, ktorý prechádzal k.ú. Borinkou nebol v Rozsahu hodnotenia (vydaného MŽP SR) požadovaný pre ďalšie posudzovanie, takže v Správe EIA sa ani neposudzoval. Predĺženie portálu tunela o cca 600 m a jeho zníženie pod terén bolo splnené v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti a následne posúdené v Správe EIA. V stanovisku sa požaduje zníženie o 2 m pod terén a v Správe sú varianty diaľnice 7b a 7c znížené pri výjazde z tunela o 4 m pod terén. Prechod pre migráciu živočíchov je v Správe EIA riešený (kópiu listu z 24.05.2007 a odpoveď NDS prikladáme).

V stanovisku obce Marianka z roku 2008 k Zámeru EIA, bod II.b, citujem :

„Doplniť novú variantu vychádzajúcu z variantu 7 na východnej strane, s podúrovňovým vedením ku križovatke so štátnou cestou v Stupave. V prípade, že D4 nebude vedená podúrovňovo s umiestnením trasy nesúhlasíme.“

Táto požiadavka je zohľadnená v *Štúdii realizovateľnosti a účelnosti* návrhom a v správe o hodnotení posúdením zapustených variant (7b,7c). Stanovisko k Zámeru z roku 2008 prikladáme.

Projektant technickej dokumentácie nikdy nepovedal, že zmena projektu v súčasnosti nie je možná. Projektant povedal, že ak sa bude robiť dielčia zmena vo vedení trasy diaľnice (napr. o niečo hlbšie zapustenie diaľnice pod terén, alebo presypanie diaľnice) je to možné, ale až pri vypracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie, ak to bude v podmienkach zo Záverečného stanoviska.

Taktiež povedal, že pri požadovanej zmene úrovňového riešenia križovatky Záhorská Bystrica (cesta I/2 nad terén a diaľnica D4 na terén), by bolo potrebné vybúrať celú križovatku Záhorská Bystrica a cestu I/2 „zdvihnúť“ nad terén a začať by bolo potrebné už od čerpacej stanice v Záhorskej Bystrici a na rovnakej dĺžke aj smerom do Bratislavy. Takéto riešenie by muselo byť následne technicky preverené a odsúhlasené MDVRR SR. K územnému konaniu tejto diaľničnej stavby (križovatka Stupava juh) v jednotlivých stupňoch prípravy (vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia) sa vyjadrovala aj obec Marianka a k výškovému riešeniu, ktoré je dnes vybudované (cesta I/2 na teréne a diaľnica D4 nad terénom) nemala pripomienky.

Stavba diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica, ako aj D4 Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves sú SÚČASŤOU celého ťahu diaľnice D4, kde sú jednotlivé stavby prepojené spoločnými križovatkami. V tomto prípade je križovatka Záhorská Bystrica spoločným prepojením stavby Ivanka sever – Záhorská Bystrica a Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves.

Príprava diaľničnej stavby D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves bola časovo pripravovaná v predstihu, preto je t.č. už uvedená do prevádzky v polovičnom profile.

Po vypracovaní Zámeru diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica (Stupava) bolo potrebné technicky vyriešiť zapustenie diaľnice pod terén – podľa požiadaviek obce Marianka. To sa riešilo v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti, ako už bolo vyššie uvedené. Takže 4 roky sme na tom pracovali. Dať celú diaľnicu pod terén (do tunela) bola požiadavka až pri verejnom prerokovávaní Správy EIA.

8.Posunutie výduchu exhalátov ku križovatke so štátnou cestou I/2

8. Je možné dať ako pripomienku k riešeniu v dokumentácii pre územné rozhodnutie.

9.

Žiadame, aby sa úsek II. t.j. D4 Ivanka-sever - Stupava začal budovať výhradne až po **dobudovaní napojenia D4 na D1 na východnej strane.**

9. Stavba diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever sa napája na stavbu diaľnice D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica v križovatke Ivanka sever, ktorá je križovatkou dvoch diaľnic – D4 a D1.

Mestská časť Vajnory požaduje vzhľadom na dopravnú záťaž vozidlami prechádzajúcimi z východnej strany priamo cez Vajnory, predĺžiť stavbu diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever až po križovátku „Rača“ (križovanie diaľnice D4 s cestou II/502).

Podľa aktuálneho plánu investičnej prípravy sa bude realizovať ako prvá stavba D4 Jarovce – Ivanka sever (resp. až po križovátku Rača) a až následne stavba Ivanka sever (resp. Rača) – Záhorská Bystrica a to už bude prepojenie diaľnic D4 a D1 vybudované.

10.

V záujme ochrany obyvateľstva a prírody počas výstavby, žiadame o **prednostné vybudovanie úseku od portálu až min. po 16,7 km, resp. po križovátku so štátnou cestou I/2** (zapustená časť za západným portálom) tak, aby sa čo najrýchlejšie obnovili migračné trasy a dosiahla ochrana obyvateľov pred hlukom, prachom a emisiami počas výstavby tunela. Tento koridor bude slúžiť pre dopravu počas stavby tunela a nebude zaťažovať verejné prístupové komunikácie do obce a v samotnej obci Marianka. Čas výstavby tohoto úseku požadujeme **obmedziť na minimálnu mieru, a to maximálne do 1 rok.**

10. Pri realizácii diaľnice sa bude rešpektovať blízkosť zastavaného územia a maximálna ochrana obyvateľov pred nepriaznivými vplyvmi počas výstavby diaľnice.

Ktorý úsek a z ktorej strany sa bude realizovať skorej, bude vyplývať z plánu organizácie výstavby (POV) celej stavby. Čas výstavby (požadovaný max. 1 rok) bude závisieť od náročnosti terénu, od technológie výstavby a prípadne iných činiteľov ovplyvňujúcich dĺžku výstavby.

11.

Nesúhlasíme s odsúvaním zapracovania našich pripomienok do ďalších stupňov dokumentácie! Všetky pripomienky žiadame zapracovať v tejto fáze v rámci prepracovania EIA, nie až v ďalších stupňoch dokumentácie ako je územné rozhodnutie, stavebné povolenie.

11. Pripomienky vznesené na verejných prerokovaniach sú technického charakteru a tie je možné z procesnosti projektovej prípravy preveriť a zapracovať až v dokumentácii pre územné rozhodnutie. Nie je možné, aby odborníci na životné prostredie – spracovatelia Správy EIA začali projektovať diaľnicu. Tú by mali vyprojektovať technici, ktorí majú na to vzdelanie a odbornú spôsobilosť.

NDS nikdy bezdôvodne neodsúvala zapracovanie pripomienok do „nejakých“ ďalších stupňov projektovej dokumentácie, ale postup pri príprave diaľnic, a nie len diaľnic, je podľa platnej legislatívy **VŽDY rovnaký.**

Zapracovať pripomienky v procese EIA je neopodstatnená požiadavka.

Záver: Žiadame o prepracovanie EIA v zmysle horeuvedených pripomienok

Záver :

Prepracovanie, resp. doplnenie Správy EIA žiada MŽP SR, ktoré tak môže urobiť v zákonnej lehote, podľa § 31, ods. 3 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP, (najneskôr do siedmich dní) od doručenia Správy na MŽP SR. Správa bola doručená na MŽP SR dňa 09.03.2011. Ministerstvo ŽP tak neurobilo. Správu rozposlalo na zaujatie stanovísk, pripomienok, ako podklad pre verejné prerokovanie s dotknutými orgánmi štátnej správy, samosprávy a verejnosťou.

Prepracovať Správu EIA podľa hore uvedených pripomienok, ktoré sú technického charakteru nie je možné. Technické riešenia by museli vypracovať/vyprojektovať spracovatelia Správy EIA, ktorí nie sú projektanti, ale odborne spôsobilí environmentalisti.

Ďalším stupňom technickej dokumentácie je vypracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie. V nej môžu byť zohľadnené opodstatnené požiadavky a pripomienky uvedené v rámci procesu EIA, ktoré budú stanovené v Záverečnom stanovisku.

Konštatovanie OZ Karpaty v Závere listu je neprofesionálne, neodborné a nereálne.

Ing. Viktória Chomová - investičná riaditeľka, členka predstavenstva

OZ Rieka Morava v ohrození (list zo dňa 17.5.2011)

Týmto si v reakcii k predmetnej správe o hodnotení dovoľujem uviesť, že naše občianske združenie nesúhlasí s touto správou a predkladá tieto pripomienky:

- Správa o hodnotení vo viacerých bodoch nenaplnila rozsah hodnotenia pod č. 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18.7.2008 a vyhodnotenie očakávaných vplyvov nie je podľa § 3 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. úplne a komplexné. Chýba napr. vykonanie geologického a hydrogeologického prieskumu požadovaného v bode 19. V bode 20. bolo požadované uviesť výsledky hydrogeologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd.
- Podľa paragrafu 6 zákona č.24/2006 Z.z. ak sú viaceré navrhované činnosti v prevádzkovej alebo priestorovej súvislosti, možno vykonať ich spoločné posudzovanie. Diaľnica D4 od úseku Jarovce po úsek v Devínskej Novej Vsi bola rozdelená na 4 samostatné úseky, ktoré boli samostatne vytrhnuté z kontextu posudzované už od roku 2001. Do procesu hodnotenia susediacich úsekov neboli zapojené všetky dotknuté obce čo ovplyvnilo vedenie trasy a spôsobilo nenaplnenie požiadaviek občanov na zdravé životné prostredie v mieste ich bydliska. Právo na zdravé životné prostredie je pritom zakotvené aj v ústave Slovenskej republiky. Vedenie trasy v križovatke Stupava juh ponad cestu I/2 ovplyvnilo vedenie trasy aj pre nadväzujúci úsek v k.ú. obce Marianka, ktorý bol posudzovaný samostatne a kde občania požadovali vedenie trasy v záreze. Nezapojenie dotknutých obcí do hodnotenia všetkých úsekov je v rozpore so zákonom č.24/2006 Z.z.
- Ako prvý sa z celej trasy diaľnice D4 začal posudzovať úsek diaľnice D4 križovatka DNV II/505 - križovatka Stupava juh, ktorý následne predurčoval vedenie trasy na západ ako aj na východ bez priameho oslovenia dotknutých obcí v týchto nadväzujúcich úsekoch.
- V správe ohodnotení je nejasne a protichodne definovaný účel stavby. V účele stavby v kapitole A/II/2 sa spomína odbremenenie mesta Bratislavy od nákladnej dopravy. Pri definovaní kritérií pre výber variantov v kapitole C/V. sa uvádza a zdôrazňuje najmä nemožnosť ďalšej urbanizácie územia. Túto skutočnosť považujeme za mimoriadne závažnú, ktorá spochybňuje nielen samotný účel stavby, ale aj výber variantu, keďže nie sú jasné kritériá kvôli čomu sa stavba plánuje. V súčasnosti sa obstaráva územný generel dopravy regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý má komplexne hodnotiť dopravu na území kraja. Domnievame sa, že proces EIA pre dopravné stavby by mal nasledovať až po spracovaní samotného generelu a analyzovaní dopravných potrieb a priorít kraja, poukazuje to na nekonceptnosť prístupu NDS, a.s.
- Tranzitná doprava na moste Lafranconi podľa údajov spracovateľa 69 631 voz./24 hod., z toho 12,3% podiel nákladnej dopravy (rok 2008). Na str.22 Dopravno-inžnierskych podkladov sa uvádza v roku 2020 po realizácii stavby 64 589 voz./24 hod., z toho 16,26% ostatných vozidiel, kde sú zahrnuté aj nákladné. V dopravnom prieskume sa uvádza preťaženie mosta Lafranconi už v roku 2015 bez budovania investície. Avšak aj s jej vybudovaním dôjde podľa uvedených údajov k preťaženiu do cca 7 rokov od jej dobudovania. Prieťah mestom osobnou dopravou bude preto aj po dobudovaní diaľnice D4 spôsobovať kolaps na moste Lafranconi a to aj od nákladnej dopravy!!! Podobne vyznievajú aj ostatné úseky v severozápadnej časti Bratislavy.
- Je nutné riešiť dopravu na území Bratislavy ekologicky - podpora železnice, MHD, IMHD ako aj ďalšími dopravnými opatreniami ako je budovanie vnútromestských komunikácií (vnútorný mestský polkruh Lamač - predĺženie Galvaniho). Nesúhlasíme s budovaním diaľnice D4 bez ďalších opatrení, bez ktorých dôjde v severozápadnej časti Bratislavy len k nárastu dopravy (privedenie dopravy aj z Rakúska) bez systémového riešenia. Tieto riešenia žiadame záväzne prijať a deklarovať spolu so zabezpečením finančných zdrojov pred budovaním diaľnice D4.
- Zokruhovanie dopravy na diaľnici D4 a argument o previazanosti úsekov nemá dopravno-inžinierske opodstatnenie. Dopravný polkruh vedený v územnom pláne hlavného mesta SR Bratislavy s vyústením do Lamača a na druhej strane do širšieho centru mesta rieši obsluhu mestských častí so širším centrom mesta efektívnejšie pre osobnú dopravu, zatiaľ čo D4 rieši hlavne nákladnú dopravu a

jej odvedenie mimo mesto ako sa uvádza v účele stavby. Ako je preukázané vyššie ani odvedenie nákladnej dopravy nie je dosť efektívne a po spustení investície neodobremení severozápad od nákladnej dopravy.

- Nie sú graficky znázornené všetky prvky ÚSES. Chýba regionálny biokoridor vedený Šúrsnym kanálom.

Mgr. Róbert Bardač – výkonný riaditeľ

Základná organizácia SZZ 6-62 Stupava-Zlatá Hora (list zo dňa 19.5.2011)

S ľútosťou sme zistili, že pri posudzovaní vplyvu diaľničného obchvatu D4 na životné prostredie sme neboli oslovení. Naša záhradková osada je lokalizovaná v katastri Stupava-Mást v bezprostrednom kontakte s diaľničným obchvatom (ten je situovaný východne od záhradkovej osady).

Naše zásadné požiadavky:

1/ Žiadame o maximálne možné zapustenie telesa diaľnice pod povrch za účelom minimalizácie hluku na priamo tangovanú našu záhradkovú osadu.

2/ Bezpodmienečne žiadame o zabezpečenie prístupu k našej záhradkovej osade zo strany od obce Marianka (predpokladáme tunelové riešenie - 1 rúra).

3/ Požadujeme zabezpečiť v čase výstavby bezpečný prístup k našej záhradkovej osade a po výstavbe obnoviť kvalitné cestné pripojenie záhradkovej osady zo strany od obce Marianka (odbočka z Karpatskej ulice pri autobusovej zástavke smerom na Stupavu).

RNDr. Mikuláš Mojzeš - predseda ZO

Stanovisko NDS, a.s. k vyššie uvedeným požiadavkám ZO SZZ 6-62 Stupava-Zlatá Hora (list zo dňa 30.5.2011)

Na Váš list z 19. 05. 2011, ktorým nám oznamujete, že ste neboli oslovení pri posudzovaní vplyvov diaľnice D4, Ivanka sever-Záhorská Bystrica Vám oznamujeme:

Pri organizovaní verejných prerokovaní sme podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP oslovili všetky dotknuté obce. Ako píšete, Vaša záhradkárka osada je lokalizovaná v k. ú. Stupava - Mást a Mestský úrad v Stupave vedel, že verejné prerokovanie Správy o hodnotení vplyvov na ŽP predmetnej diaľnice bude v Lozorne pre obce Marianka, Stupava, Lozorno. Každý obecný, resp. mestský úrad by mal túto skutočnosť oznámiť všetkým subjektom, ktorých sa to týka v rámci svojho katastra.

K Vaším zásadným požiadavkám:

1. Niveleta diaľnice bola čiastočne zapustená pod terén z hľadiska ochrany obyvateľov pred hlukom. Na základe tejto istej požiadavky občanov z Marianky, bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie - v dokumentácii pre územné rozhodnutie preštudovaná možnosť vedenia diaľnice tak, aby hluk z dopravy čo najmenej obťažoval obyvateľov v jej blízkosti.

2. Zo zákona vyplýva, že všetky prístupové cesty, ktoré sú prerušené výstavbou diaľnice musia byť spojznené tak, ako boli pred výstavbou diaľnice. Ak máte teraz prístupovú cestu k záhradkárkej osade z obce Marianka, budete ju mať aj po vybudovaní diaľnice.

3. Aj počas výstavby bude zabezpečený prístup do záhradkárkej osady.

Váš list sme v kópii poslali na Ministerstvo životného prostredia, kde bolo treba poslať svoje pripomienky a požiadavky, a taktiež sme ho poslali na Mestský úrad do Stupavy.

Na záver by sme Vám radi pripomenuli, že dnes pripravovaná diaľnica D4 je vedená v koridore bývalého nultého okruhu Bratislavy, ktorý je v územnom pláne mesta Bratislava ako aj v územných plánoch obcí, ktorých sa to dotýka už najmenej 25 rokov. Takže všetci, ktorí ste si založili záhradkársku osadu v katastri Stupava - Mást ste iste vedeli, že raz bude v tejto polohe vybudovaná cesta vyššej kategórie. Nultý okruh mal byť rýchlostnou komunikáciou, dnes je to diaľnica.

Ing. Viktória Chomová - investičná riaditeľka, členka predstavenstva

Dušan Statelov, Bratislava (list zo dňa 20.5.2011)

Stanovisko je totožné so stanoviskom OZ Malé Karpaty zo dňa 20.5.2011.

Dušan Statelov, Bratislava, e-mail (list zo dňa 21.8.2011)

Opätovná žiadosť o zaslanie zvukových záznamov z verejných prerokovaní a poskytnutie Štúdie účelnosti a realizovateľnosti.

RNDr. Milan Hudeček, CSc., Marianka (list zo dňa 12.5.2011)

Predovšetkým oceňujeme, že sa na základe posudzovania odporúča variant s predĺženým tunelom a diaľnicou vedenou v záreze a nie na násype. My však jednoznačne podporujeme variant Senec - Pezinok - Lozorno, prípadne iné alternatívne riešenia. Varianty 2a a 7a (s diaľnicou vedenou na násype) sú pre nás absolútne neprijateľné a žiadame ich vylúčenie z ďalšieho posudzovania. K variantu 7c máme zásadné výhrady v tom, že protihlukovú ochranu považujeme za nedostatočnú a chýba tu akákoľvek ochrana proti emisiám. Preto žiadame o dopracovanie variantu s prekrytím a prisýpaním zeminou až po križovatku Záhorská Bystrica.

Súčasne vyjadrujeme čo najrozhodnejší protest proti formulácii z kapitoly Stručný popis vplyvov, podľa ktorej „...variant 7c ... jeho vplyv na obyvateľstvo bezprostredne dotknuté je akceptovateľný“. Dovoľte mi malú analýzu situácie a tohto výroku. V prevažnej väčšine tu (v časti najviac dotknutej diaľnicou) bývajú ľudia, ktorí vložili do tohto bývania všetky svoje prostriedky a ešte dlho budú splácať hypotéky. Presťahovali sme sa sem z bratislavského hluku za tichom a zdravým životným prostredím. Keď nám pod oknami postavíte diaľnicu, ktorá nám tu bude hučať na úrovni „len“ 45 dB, dostávame sa do prostredia, z ktorého sme sem ušli. Aj menej dôvtipný človek si uvedomí, že naše nehnuteľnosti sa stanú nepredajnými (na sťahovanie sem by komukoľvek chýbal akýkoľvek motív), alebo sa budú dať predajť len hlboko pod cenu. Netto výsledok - obyvateľov diaľnica pripraví buď o ticho a prostredie, kvôli ktorému investovali svoje životné úspory, alebo ich priamo pripraví o peniaze pri predaji nehnuteľnosti pod cenu. Ak je toto „akceptovateľný vplyv na obyvateľstvo bezprostredne dotknuté“, potom bude určite akceptovateľné aj to, aby nám bola vyplatená akceptovateľná kompenzácia. A uisťujeme Vás, že v takom prípade budeme kompenzáciu rozhodne žiadať súdnou cestou.

Mgr. Katarína Tupá, Bratislava (list zo dňa 10.5.2011)

Toto stanovisko predkladám Ministerstvu ŽP SR ako jeden z mnohých občanov, ktorí si pri hľadaní realizácie svojich celoživotných investícií a zabezpečovania kvalitnejšieho bývania a podmienok pre život, nielen pre aktuálny čas, ale najmä pre budúce roky, vybrali obec Marianku. Nielen pre túto skupinu občanov predstavuje realizácia vyššie uvedeného projektu, ako som sa s ním oboznámila nedávno, obrovský zásah do realizácie ich práv, ako aj do pokojného užívania ich majetku, pričom je ohrozené tiež ich zdravie, najmä súvisiacim zhoršením životného prostredia (už pri výstavbe) a majetok (najmä možnými otrasmami a posuvmi pôdy), a to spôsobom a v rozsahu, ktorý tento projekt nezohľadnil vôbec, príp. nezohľadnil v dostatočnom rozsahu, rovnako ako sa vôbec, alebo iba nedôsledne vysporiadal s opodstatnením a s hodnotením odporúčaného variantu.

V tejto súvislosti namietam najmä tieto skutočnosti:

Predložená správa o hodnotení je obsahovo nedostatočná, nezodpovedá kvalitatívne rozsahu predpokladanej investície a neobsahuje dôsledné posúdenie dopadov projektu na životné prostredie.

Za neopodstatnené a účelové považujem sumárne vyhodnotenie vplyvov vybraného variantu na životné prostredie, ktoré je hodnotené ako „mierne pozitívne“ voči „silne negatívne“ u nulového variantu, ktorý nemá žiadne zásahy do životného prostredia.

Mám za to, že v danom stupni EIA je nevyhnutné konkrétne vyhodnotenie jednotlivých vplyvov na životné prostredie a na konkrétne skupiny obyvateľstva. Takéto hodnotenie správa o hodnotení vôbec neobsahuje.

Poukazujem na to, že v správe o hodnotení chýbajú niektoré prieskumy jasne definované v rozsahu hodnotenia. Neobsahuje konkrétne kompenzačné opatrenia s vyhodnotením ich konkrétnych dopadov na zlepšenie situácie. Tieto povinné časti sú nahradené v správe o hodnotení prehláseniami, že sa to „dá riešiť“, čo je v tomto stupni posudzovania neprípustné a podľa môjho názoru tiež v rozpore so zákonom.

Zásadným problémom predloženej správy o hodnotení je nedostatočné popísanie účelu stavby a absencia dôkladného dopravného opodstatnenia.

Napriek deklarovanej skutočnosti, že tunel má riešiť tranzitnú dopravu (dokonca sa uvádza doprava do

Čiech a Maďarska), jedným z najzávažnejších argumentov realizácie projektu je riešenie dopravnej situácie v Bratislave, na čo však chýbajú objektívne analýzy.

Požadovaný južnejší variant s portálom v Lamači, ktorý MŽP bez uvedenia riadneho dôvodu nezahrnulo do rozsahu hodnotenia v materiáloch chýba napriek tomu, že po analýze by sa mohlo preukázať, že pri tejto variante vplyvy na životné prostredie sú najnižšie, dopravné využitie najvyššie a finančné náklady najnižšie (jedná sa jednoznačne o najkratšiu celkovú trasu).

Bez opodstatnenia chýba pri západnom vyústení diaľnice požadovaný podúrovňový variant - ani jeden z variantov nespĺňa požiadavku na podúrovňové vedenie v čo najdlhšom technicky možnom úseku ku križovatke pred Stupavou.

Mám za to, že nedostatky predloženého materiálu sú tak zásadného charakteru, že tento nemôže byť predmetom riadneho a objektívneho posúdenia a hodnotenia, pričom tiež nie je v súlade so zákonom.

Navrhujem, aby boli odstránené vyššie uvedené zásadné nedostatky tak, aby bolo možné z predložených materiálov zistiť všetky dopady realizácie projektu na životné prostredie a aby bolo možné tieto objektívne posúdiť a vyhodnotiť.

Ing. Rastislav Galát, Bratislava (list zo dňa 10.5.2011)

Stanovisko je totožné so stanoviskom Mgr. Tupej.

RNDr. Katarína Kminiaková, Marianka (list zo dňa 20.5.2011)

Po preštudovaní predloženej Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“, Vám, ako účastník konania oznamujem, že svojim podpisom som podporila stanovisko občianskeho združenia Malé Karpaty k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“. S pripomienkami a požiadavkami uvedenými v stanovisku sa stotožňujem a prosím, evidujte ich v rámci vyhodnocovania pripomienok ako moje vlastné.

RNDr. Anna Zemanová, Bratislava (list zo dňa 20.5.2011)

Stanovisko je totožné so stanoviskom RNDr. Kminiakovej.

Nataša Káčerová, Bratislava (list zo dňa 15.5.2011)

Po preštudovaní správy o hodnotení podáva nasledovné stanovisko:

Počas procesu posudzovania EIA nie je možné meniť svojvoľne názov zámeru z „Diaľnica D4, Ivanka sever - Stupava“ na „Diaľnica D4, Ivanka sever - Záhorská Bystrica“. Občanov a zainteresovaných verejnosť to mátie a zavádza.

V celej správe hodnotenia nie je presne definovaný účel tohto zámeru. Na jednej strane je uvádzaná potreba riešenia tranzitu medzi D2 - smer ČR, Rakúsko a D1, a následne je riešenie dôležité pre Bratislavu. Jednoznačne je potrebný relevantný dokument - Územný generel dopravy regiónu, ktorý jediný preukáže potrebu opodstatneného umiestnenia D4.

V prípade preukázania potreby realizácie variantu 7c je jednoznačne potrebné, aby v prvej etape bol budovaný tunel cez Karpaty a až následne úsek „Križovatka D1-D4-Križovatka D4-portál tunela“, lebo bez tunela nebude splnený účel odklonenia tranzitnej dopravy.

Spracovateľ EIA spracoval riešenie a následne správu veľmi nezodpovedne k stávajúcim prírodným rezerváciám pri jeho doporučenom variante 7c, ktoré majú celoeurópsky význam (NATURA 2000). Pri takýchto významných chránených lokalitách je možné povoliť budovanie takýchto stavieb podľa európskej smernice len v prípade celospoločenského významu. Ten v správe hodnotenia nie je dokázaný. Som pobúrená, ako spracovateľ posúdil rybník Lysy ako najcennejšiu prírodnú lokalitu a v správe konštatuje negatívny vplyv na ňu. Dozvedela som sa na verejnom prerokovaní, že budú zničené brehy a že tento „prírodný skvost“ bude obetovaný ako náhradná retenčná nádrž pre vody z diaľnice: to znamená, znečistené automobilovou dopravou a chemickými posypmi. Toto ľahostajné odporúčanie na zničenie je neprijateľné!!!

Správa odignorovala mnoho pripomienok z Rozsahu hodnotenia a nevypracovala ich. Nie je splnená vizualizácia križovatiek a trasovania jednotlivých variantov v susedstve Vajnor, chýbajú odborné prieskumy hrádzí z roku 1941 pri Moravode, podrobný geologický prieskum - tieto veľmi dôležité vstupné informácie môžu v budúcnosti pri výstavbe vyvolať neadekvátne finančné navýšenie celej stavby, prípadné zastavenie výstavby z dôvodu nerealizovateľnosti.

V správe sa uvádza, že sa budú pri stavbe používať existujúce komunikácie, v rozsahu bola požiadavka

tieto komunikácie nepoužívať.

Dôjde k negatívnemu vplyvu na psychohygienu obyvateľov Vajnory z dôvodu obkolesenia dopravnými kolosmi: D1, D4, železnice na Trnavu a Nové Zámky. Súčasne dôjde k absolútnej izolácii obce od prírodných lokalít a tým aj vizuálnej bariére. Celá požadovaná severnejšia trasa Senec-Pezinok-Lozorno bola svojvoľne pretransformovaná na trasu Chorvátsky Grob-Svätý Jur-Lozorno. Týmto považujem požiadavku na vyhľadanie optimálnej severnejšej trasy a na jej rovnocenné posudzovanie za nesplnenú.

Je zarážajúce, že odporučený „Variant 7c“ vedie v priamom susedstve zastavaných lokalít mestskej časti Bratislava - Vajnory, priamo susedí s vysoko chránenými prírodnými lokalitami, zničí prírodný rybník Lysý a vajnorské vinohrady, ignoruje plánovanú Malokarpatsko-šúrsku cyklomagistrálu, prekročí limity hluku, emisií, zničí rekreačné prostredie pre stávajúcich obyvateľov, predraží výstavbu z dôvodu násypu až do výšky 8m, je podľa spracovateľa EIA jednoznačne výhodnejší po všetkých stránkach ako požadovaný variant SPL (spracovaný ako CHG-SJ-L), ktorý vedie mimo obývaných lokalít, čiže nebude mať žiaden vplyv na obyvateľstvo, nevedie povedľa vysoko chránených prírodných lokalít, čiže nedôjde k ich devastácii, nekrižuje žiadnu cyklomagistrálu, je plánovaný po povrchu, čiže ekonomicky výhodnejší a nevedie v oblasti s vysokou spodnou vodou.

Spracovanie EIA pre predmetný zámer malo objektívne zhodnotiť vplyv na obyvateľov, prírodné lokality, na živočíchy, na súčasné rekreačné prostredia a následne určiť a vyhľadať najpriateľnejšie trasovanie. Výsledná Správa hodnotenia nesplňa požiadavky takéhoto hodnotenia, manipulatívne odporúča variant s najväčším negatívnym dopadom na obyvateľov, na prírodné chránené oblasti, pripúšťa likvidáciu prírodných lokalít. Správa je silne ovplyvnená už dopredu rozhodnutým umiestnením za akúkoľvek cenu a za akékoľvek straty pre dotknuté obce. Takáto neobjektívna správa by nemala byť dôvodom pre Ministerstvo ŽP na likvidáciu prírodných a životných hodnôt.

Poburuje ma, ako v správe hodnotenia sú na jednu úroveň dané dotknuté lokality: Bratislava, Vajnory a CEPIT. Nechápem, ako jeden súkromný investičný záujem môže ovplyvňovať umiestnenie tak dôležitej, finančne nákladnej dopravnej investície D4, ktorá by mala riešiť regionálnu dopravu a nie dopravu nejakej investičnej „bubliny“. To záujem na zachovanie kvality života, zachovanie prírodných lokalít, zachovanie rekreačných možností pre obyvateľov dotknutých obcí je na rovnakej úrovni ako nejaké „vymyslené centrum“? Toto je služba a ochrana zdravia pre občanov od kompetentných úradov? Je pre zodpovedné Ministerstvo ŽP prvoradé naozaj životné prostredie?

Som občanom mestskej časti Bratislava - Vajnory a táto Správa hodnotenia ma nepresvedčila o dôvodoch na variant trasovania 7c. Nie sú uvedené objektívne a obhájitelné argumenty na toto trasovanie. Mám dojem, že 7c je len vopred daný výsledok, ku ktorému sa spracovateľ na objednávku dopracoval.

Nataša Káčerová, Bratislava (list zo dňa 19.5.2011)

Vo svojom stanovisku k správe o hodnotení zo dňa 15.5.2011 som pripomienkovala účelovosť a opodstatnenosť odporúčaného trasovania predmetného úseku vo variante 7c. Táto pripomienka sa týka všetkých hodnotených variantov okrem variantu Senec-Pezinok-Lozorno (SPL).

Dňa 19.5.2011 som sa zúčastnila verejného prerokovávaného zámeru D1 - šesťprúdová diaľnica a kolektory v trase Bratislava — Trnava. Bola tu odprezentovaná celá budúca prestavba diaľnice D1 na šesťprúdovú s kolektormi aj s novými križovatkami, prípadne s plánovanými prestavbami križovatiek. Len v úseku Vajnory - Chorvátsky Grob sú naplánované tri nové napojenia na diaľnicu D1.

V kilometri 3 je naplánovaná kolektorová križovatka, ktorá bude nanovo vybudovaná v mieste križovania účelovej cesty z Čiernej Vody na cestu č. 61 - Senecká cesta. Táto križovatka bude len kolektorová, ale v čase dopravnej špičky odvedie dopravu na kolektor v smere na Bratislavu z časti Čierna Voda.

V kilometri 4,6 je navrhnutá úplne nová diaľničná križovatka „Triblavina“. Táto má slúžiť ako budúce prepojenie ciest I/61 a II/502. Toto bude plnohodnotná diaľničná križovatka s napojením na D1.

Ďalej v kilometri 7 je navrhnutá nová kolektorová križovatka „Grob“, ktorá opäť bude riešiť kolektorové napojenie na cestu II/502.

Z uvedených naplánovaných križovatiek je jasné, že odporúčať D4 ako spôsob odklonenia dopravy z lokality Čierna Voda od Vajnory (prezentované na verejnom prerokovávaní na

magistráte hl.m. Bratislavy) je nezmysel a jej odporúčanie vo variante 7c vychádza ako účelové, bez akejkol'vek odbornej dopravnej podpory.

Nami navrhovaný variant SPL (zámerne zle navrhnutý?) a vnútromestský okruh Galvaniho-Krasňany-Lamač (zámerne ignorovaný?) sú vo svetle týchto skutočností opodstatnené a naozaj by riešili tranzitnú dopravu. Veď len pri napojení spomínaných troch nových križovatiek dôjde k preťaženiu D1 tesne pred Bratislavou. V prípade variantu SPL by došlo k odklonu tranzitu smerom na D2 a tento by v tomto úseku dopravu odľahčil. Toto sú skutočné dôvody na odborné dopravné prehodnotenie trasovania „D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica“. Treba si uvedomiť, že ide o veľkú investíciu a preto verejné financie by mali byť použité naozaj na riešenie dopravy a nie na uspokojenie záujmových investičných skupín.

Stačilo by, keby kompetentné úrady postupovali správne, na základe objektívnych odborných dopravných analýz - Generel dopravy, na základe vlastných plánovaných investícií a na základe skutočných potrieb občanov a dotknutého územia.

Zita Búšová, Bratislava (list zo dňa 10.5.2011)

Protestujem proti výstavbe D4 tak, ako je určená jej výstavba popri Šúrskom kanáli v blízkosti Moravodu. Tento variant zničí celý ekosystém v tejto lokalite.

Načo máme odborníkov životného prostredia, keď ich odporúčania nie sú rešpektované? Kto to vlastne je, aký odbor, ktorý ide proti logickému mysleniu, ide stavať 8-prúdovú D4? Načo, veď to bude len pre tranzit. Alebo si niekto myslí, že až toľko automobilov — TIR prejde denne po D4? Mám dojem, že je to kvôli CEPITu.

A zase sa pýtam, prečo sa volí drahší variant, veď čosi také tu už bolo za bývalej vlády odsúdené, máme nadbytok peňazí? Protestujem!

Vy, ktorí schvaľujete ničenie prírody, rozhodujete o D4 bez uvažovania, ako to pomôže Bratislavčanom. Spamätajte sa, lebo keď niečo takéto bezhlavo vytvoríte, už to nebude možné zbúrať.

Myslíte na občanov Bratislavy, oni nutne potrebujú riešiť dopravu v meste a nie tranzit! Vyzerá to tak, že skôr myslíte na CEPIT! Ale územie je naše, Vajnorské, naše vinohrady, náš Šúr, náš rybník!

Ako sa niekto opováži aj proti odbornému posúdeniu stavať podľa svojich predstáv navzdory všetkým stavby, ktoré nám nie sú potrebné a neriešia skutočné problémy občanov Bratislavy.

Protestujem ja, moja mama, dcéra aj susedia. Prosím Vás, ktorí to dokážete, zastavte ich!!!

Mgr. Ing. Ivana Číková, Bratislava (list zo dňa 16.5.2011)

Po oboznámení sa s predmetným materiálom som dospela k nasledovnému názoru:

1. Predmetný materiál obsahuje niektoré časti o negatívnych vplyvoch diaľnice D4, ktoré sú nepravdivé alebo účelovo upravené v prospech realizácie diaľnice D4, resp. niektoré negatívne vplyvy diaľnice D4 uvedené v predmetnom materiáli sú podhodnotené a niektoré negatívne vplyvy diaľnice D4 neboli hodnotené vôbec. Hluková štúdia, ktorá je textovou prílohou č. 2 predmetného materiálu obsahuje nesprávnu aplikáciu právneho predpisu a to takú aplikáciu, ktorú je možné považovať za účelovú v prospech realizácie diaľnice D4.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvov diaľnice D4 na faunu, ktorá sa nachádza na území NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr a to napriek tomu, že na tomto území sa nachádzajú druhy chránené napr. Smernicou Rady 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúcich vtákov /smernica o vtákoch/. Smernica o vtákoch je jednou zo smerníc, ktoré upravujú predmet ochrany území zaradených so sústavy NATURA 2000.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvov diaľnice D4 na druhy fauny, pre ktoré bolo územie NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr vyhlásené za účelom ich ochrany.,

Dochádza ku kúskovaniu zámeru diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica tým aj ku kúskovaniu hodnotenia negatívnych vplyvov tejto diaľnice na životné prostredia a na osobitne chránené prírodné územia zaradené do sústavy NATURA 2000. Takéto kúskovanie neumožňuje komplexné posúdenie vplyvov výstavby a ani prevádzky predmetnej diaľnice. Predmetný materiál sa zaoberá diaľnicou D4 v rozsahu 4- pruh, no už v súčasnosti sa predpokladá výstavba tejto diaľnice v rozsahu 6-pruh. Navrhovaná kategória diaľnice D4 - D33.5/120 - vid' str. 10 predmetného materiálu

To, že diaľnica D4 je plánovaná v rozsahu 6-pruh potvrdzujú aj informácie z materiálu nazvaného Správa o hodnotení - doplnenie diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever. V tomto materiáli - doplnenie D4 Jarovce - Ivanka sever na str. 10 a 12 je uvedené v tom zmysle, že - Ostatné úseky mimo tunela sú riešené v kategórii D 33,5/120.

Kategória 33,5 so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním vozovky, tzn. so širším deliacim pásom tak, aby bolo možné v budúcnosti jej bezproblémové rozšírenie na 6-pruh smerom k osi diaľnice.

-Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie negatívnych vplyvov na vodné živočíchy, na ktoré bude negatívne pôsobiť napr. odkanalizovanie vody z diaľnice do Šúrskeho kanála, do potoka Strúha, do rybníka Lysý, prípadne do vsaku, čím sa bude znečistenie z D4 dostávať aj do podzemných vôd v dotknutom území.

Pripomínam, že vodné toky a rybník, do ktorých je plánované odkanalizovanie diaľnice D4 sú vodnými biotopmi živočíchov a živočíchom slúžia aj ako zdroje pitnej vody.

Predmetný materiál neobsahuje kumulatívne hodnotenie negatívnych vplyvov plánovanej výstavby a prevádzky diaľnice D4 na dotknuté územie a zvlášť na osobitne chránené prírodné územia. Predmetný materiál rozoberá napr. jednotlivé niektoré látky znečisťujúce ovzdušie, ale nezaoberá sa ich kumulatívnym hodnotením a navyše množstvá aj týchto jednotlivých znečisťujúcich látok sú podhodnotené a obdobný nekumulatívny prístup je v predmetnom materiáli uplatnený aj čo sa týka iných negatívnych vplyvov. Látky znečisťujúce ovzdušie /emisie/, hluk, svetelný smog, prehrievanie ovzdušia /zmena mikroklimy/, znečistenie pôdy a vody by v prípade realizácie diaľnice D4 nepôsobili jednotlivé, ale kumulatívne, pôsobili by súčasne a dlhodobo resp. trvalo a to predstavuje podstatne vyššiu záťaž pre faunu a flóru a pre celé dotknuté územie, než ako je uvedené v predmetnom materiáli.

Neboli splnené všetky body Rozsahu hodnotenia č. 7155/08-3.4/ml z 18.7.2008 /ďalej len RH/.

Predmetný materiál neobsahuje komplexné zistenie, opísanie a vyhodnotenie predpokladaných negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Podrobnejšie je uvedené ďalej.

2. Hluková štúdia /HŠ/, ktorá je priložená k predmetnému materiálu /textová príloha č. 2/ a na základe ktorej sú vypracované niektoré časti predmetného materiálu, bola spracovaná na základe podhodnotenej intenzity dopravy na plánovanej diaľnici D4 vid' v tab. č. 3 HŠ

-Výhľadové rozdelenie dopravy voz/24h - variant 2a,2ab,7a,7b,7c rok 2040

D4 Ivanka západ - Ivanka sever spolu	47 709 áut
kolektory	8 158 áut
D4 Ivanka sever - Čierna voda	36 526 áut
kolektory	27 250 áut
D4 Čierna voda - Rača	30 820 áut
kolektory jednosmerne	2 373 áut

Je zrejmé, že v prípade, ak by sa skutočne očakávali také intenzity dopravy na diaľnici D4 aké sú uvedené v predmetnom materiáli, neuvažovalo by sa s výstavbou diaľnice D4 v rozsahu 6- pruh. A s výstavbou 6- pruhu sa uvažuje.

Už v súčasnosti napr. úsek rýchlostnej cesty Tmava - Sereď má ročnú priemernú dennú intenzitu 43 316 áut, úseky diaľnice D1 Senec -Tmava 50 432 áut, Piešťany - Nové Mesto n. V. 31 026 áut a nový úsek Bytča 23 674 áut. Je zrejmé, že na diaľnici D4, vzhľadom na jej plánované umiestnenie v Bratislave a plánované napojenie ďalších zámerov na túto diaľnicu D4 je potrebné rátať s oveľa vyššou intenzitou dopravy, než z akej sa vychádzalo v predmetnej hlukovej štúdii. Diaľnica D4 je plánovaná ako spojnica diaľnic D1 a D2. S súčasnosti sa pohybuje ročná priemerná denná intenzita počtu áut na diaľnici D1 úsek Senec-Bratislava od cca 70 000 do cca 100 000 áut a Prístavný most v Bratislave cca 100 000 áut. Hluk len z jedného osobného auta počas jazdy je okolo 73 dB/A/.

Okrem toho na diaľnicu D4 je plánované napojenie automobilovej dopravy napr.:

- z Chorvátskeho Grobu, kde je plánovaná výstavba pre cca 40 000 ľudí
- z bývalého letiska v MČ Bratislava - Vajnory, kde je plánovaná výstavba pre cca 22 000 ľudí
- z CEPIT-u v MČ - Vajnory, kde sú plánované skladové areály a výstavba pre cca 20-30 tisíc ľudí
- na diaľnicu D4 je plánované napojenie automobilového tranzitu takmer z celého Slovenska v smere do Čiech, do Rakúska a do Maďarska,
- na diaľnicu D4 je podľa zverejnených informácií plánované napojenie aj európskeho tranzitu automobilovej dopravy, obojsmerné spojenie severu a juhu Európy /v smere zo Škandinávie k Čiernemu moru/.

Vzhľadom na súčasnú premávku na diaľnici D1 a na plánované zábery, ktoré majú byť napojené na diaľnicu D4 považujem intenzitu dopravy na plánovanej diaľnici D4, z ktorej sa vychádzalo v predmetnom materiáli za podhodnotenú Vzhľadom na vyššie uvedené považujem za podhodnotenú hlukovú záťaž, z plánovanej diaľnice D4, uvedenú v predmetnom materiáli.

HŠ obsahuje nesprávnu aplikáciu právneho predpisu. Jedná sa o aplikáciu bodu 1.6. prílohy k vyhláške č. 549/2007. K tomu poznamenávam, že tento bod 1.6. sa nevzťahuje na hluk z plánovanej cestnej komunikácie, ale vzťahuje sa na jestvujúci hluk. To znamená, že tento bod 1.6. je z hľadiska plánovanej cestnej komunikácie bezpredmetný a pre hluk z plánovanej diaľnice D4 ho nemožno uplatniť.

3. Rozptylová štúdia /RŠ/, ktorá je priložená k predmetnému materiálu a na základe ktorej sú vypracované niektoré časti predmetného materiálu bola spracovaná na základe podhodnotenej intenzity dopravy na plánovanej diaľnici D4. Podľa tab. č. 2 RŠ - Dopravná prognóza pre stav s vybudovaním diaľnice D4 vo variante 2a,2b,7a,7b,7c rok 2030

- úsek D4 Ivanka západ - Ivanka sever spolu 41 437 áut

- D4 Ivanka sever - Čierna voda spolu 31 498 áut
- D4 Čierna voda-Rača spolu 26 578 áut
- D4 Rača-Záhorská Bystrica spolu 25 244 áut.

Výpočet imisií z dopravy vychádza z intenzity dopravy a emisných faktorov motorových vozidiel - viď str. 2 RŠ.

Čo sa týka súčasnej intenzity dopravy na diaľnici D1 a očakávanej intenzity dopravy na diaľnici D4 platí pre RŠ obdobne to, čo je uvedené vyššie v bode 2 tohto stanoviska. K RŠ ďalej poznamenávam, že imisie z dopravy, ktoré vychádzali z podhodnotenej intenzity dopravy prognózovanej pre rok 2030 na diaľnici D4 a z údajných emisných faktorov pre rok 2030 boli porovnávané so súčasnými limitmi a navyše so súčasnými krátkodobými limitmi a to napriek tomu, že pôsobenie imisnej záťaže z plánovanej diaľnice D4 by bolo dlhodobé resp. trvalé. Z tohto pohľadu je možné považovať aj ročný limit za krátkodobý. Plánované zahájenie prevádzky na diaľnici D4 je v roku 2015. Pre objektívne hodnotenie imisnej záťaže z plánovanej diaľnice D4 nie je možné vychádzať z údajných emisných faktorov pre rok 2030, ktoré sú podstatne nižšie ako súčasné emisné faktory a údajné emisné faktory pre rok 2030 sú nepochybne nižšie ako emisné faktory pre rok 2015 a najbližšie nasledujúce roky. Možno sa oprávnené domnievať, že v prípade ak by sa pri výpočtoch imisií znečisťujúcich látok z diaľnice D4 vychádzalo z emisných faktorov pre rok 2015 výsledky by boli podstatne horšie a ich negatívne vplyvy na osobitne chránené prírodné územia a na zdravie ľudí v dotknutom území podstatne závažnejšie než ako je uvedené v predmetnom materiáli, ktorý vychádzal z podhodnotených vstupných údajov - tzn. z podhodnotenej intenzity dopravy a z podhodnotených emisných faktorov. A podstatne závažnejšie negatívne vplyvy na životné prostredie, než aké sú uvedené v RŠ a v predmetnom materiáli, je možné v dotknutom území, v prípade realizácie diaľnice D4, očakávať oprávnené.

Tým, že sa pri výpočte imisií z diaľnice D4 vychádzalo podhodnotených emisných faktorov a z podhodnotenej intenzity dopravy diaľnice D4, došlo k podhodnoteniu imisií z prevádzky a tým aj k podhodnoteniu imisnej záťaže z plánovanej diaľnice D4. Obdobne platí aj pre výpočet imisií z diaľnice D1 vzhľadom na použité emisné faktory. A z toho vyplýva, že bola podhodnotená aj existujúca imisná záťaž z diaľnice D1. A v predmetnom materiáli bolo podhodnotené aj kumulatívne pôsobenie existujúcej diaľnice D1 a plánovanej diaľnice D4.

Ak by sa pri výpočtoch vychádzalo z objektívnych a nie z podhodnotených vstupných údajov, pri hodnotení vplyvov diaľnice D4 by sa preukázalo, že výstavba a aj prevádzka tejto diaľnice by mala závažný negatívny vplyv na zdravie ľudí a na osobitne chránené prírodné územia, ktoré sa nachádzajú v jej dotknutom území. Postup aký sa uplatnil v RŠ a v predmetnom materiáli, považujem za účelové upravovanie hodnotenia vplyvov diaľnice D4 na životné prostredie v prospech realizácie tejto diaľnice.

O negatívnom pôsobení imisií z automobilovej dopravy na životné prostredie a na zdravie ľudí je podrobnejšie uvedené v stanovisku zo dňa 11.6.2008 k materiálu nazvanému Zámer Diaľnica D4 Bratislava, Križovatka Ivanka sever - Stupava, ktoré som MŽP SR doručila dňa 16.6.2008.

4. Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvu oxidu uhličitého /CO₂/. Spálením jedného litra benzínu vzniká okolo 2,5kg CO₂. CO₂ je ťažší ako vzduch a pri koncentrácii okolo 3% je škodlivý pre organizmy.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvu ozónu. O negatívnom pôsobení ozónu na faunu a flóru v dotknutom území je podrobnejšie uvedené v stanovisku zo dňa 11.6.2008 k materiálu nazvanému Zámer Diaľnica D4 Bratislava, Križovatka Ivanka sever - Stupava, ktoré som MŽP SR doručila dňa 16.6.2008.

Predmetný materiál neobsahuje kumulatívne hodnotenie negatívnych vplyvov látok znečisťujúcich ovzdušie z prevádzky na diaľnici D4 v dotknutom území. Látky znečisťujúce ovzdušie by v prípade realizácie diaľnice D4 nepôsobili jednotlivo, ale pôsobili by súčasne, spoločne a dlhodobo.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvu vibrácií pri výstavbe a prevádzke plánovanej diaľnice D4 napr. na stabilitu hrádzí Šúrskeho kanála a to je v rozpore s bodom 23 RH.

Predmetný materiál neobsahuje hlukovú a rozptylovú štúdiu pre obdobie počas výstavby diaľnice D4 a to je v rozpore s bodom 18 RH.

Diaľnica D4 - varianty 2a,2b,7a,7b,7c sú plánované takmer na hranici ochranného pásma Národnej prírodnej rezervácie /NPR/ Šúr, ktoré sa pre účely posudzovania vplyvov považuje za chránené územie podľa § 103 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z.z. Podľa § 103 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa osobitného predpisu sa ochranné pásmo chráneného územia považuje za chránené územie.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie vplyvov tak ako ukladá § 103 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z.z.

Diaľnica D4 je plánovaná takmer na hranici NPR Šúr a to pozdĺž celej západnej hranice tejto rezervácie v dĺžke cca 4,5 km. Diaľnica D4 je v určitej časti vzdialená len cca 50 metrov od územia NPR Šúr.

V predmetnom materiáli nie je ani zmienka o tom, že NPR Šúr vrátane jej ochranného pásma je ramsarskou lokalitou, tzn. mokradou medzinárodného významu, ktorá je chránená Dohovorom o mokradiach majúciach medzinárodný význam predovšetkým ako biotopy vodného vtáctva /Ramsarský dohovor/. Okrem toho sa na území rezervácie nachádzajú druhy chránené:

-Dohovorom o ochrane sťahovavých druhov voľne žijúcich živočíchov /Bonský dohovor/

-Dohodou o ochrane netopierov v Európe

-Dohodou o ochrane africko-ázijských druhov vodného sťahovavého vtáctva -Dohovorom o ochrane európskych voľne žijúcich organizmov a prírodných stanovišť /Bernský dohovor/

-Smernicou Rady 79/409/EHS z 2.apríla 1979 o ochrane voľne žijúcich vtákov /smernica o vtákoch/ NPR Šúr je územie unikátne v rámci strednej Európy. NPR Šúr je posledným územím tohto typu v strednej Európe. Je poslednou ukážkou toho, ako tento kraj vyzeral pred 10 000 rokmi.

V NPR Šúr sa nachádza územie NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy a prioritný druh.

Jedná sa o prírodné dedičstvo Európskej únie a Slovenskej republiky. Na str. 84 predmetného materiálu je uvedené -citujem ..." Významným ekostabilizačným s veľkým až výnimočne veľkým významom je v hodnotenom území oblasť mokrade Národnej prírodnej rezervácie Šúr rozkladajúcej sa na ploche 370 ha, ktorá prispieva k celkovej stabilite územia a v blízkosti lokality zvyšuje odolnosť krajiny voči zmenám. Na túto významnú ekostabilizačnú plochu nadväzuje umelý odvodňovací Šúrsky kanál, ktorý sa postupom času mení na poloprirodzený prírode blízky prvok so stredným významom pre ekologickú stabilitu územia."...koniec citátu. Na str. 164 predmetného materiálu je uvedené, že nedôjde k výraznejšiemu negatívnemu ovplyvneniu tohto chráneného územia ani jeho ochranného pásma. Toto tvrdenie zo str. 164 predmetného materiálu považujem za nepravdivé.

V skutočnosti by výstavba a prevádzka diaľnice D4 by mala závažný negatívny vplyv na ramsarskú lokalitu NPR Šúr a na územie SKUEV 0279 Šúr. V prípade realizácie diaľnice D4 by došlo:

-k izolácii NPR Šúr, k jej odrezaniu od okolitého územia a to po celej západnej strane NPR Šúr v dĺžke cca 4,5 km

Na území rezervácie by sa kumulovali negatívne vplyvy diaľnice D4 a to:

-hluk,

-znečistenie ovzdušia,

-znečistenie vody a pôdy

-ozón

-svetelný smog

-zmena klimatických podmienok /prehrievanie územia/

-fragmentácia biotopov živočíchov žijúcich na území tejto rezervácie a to vrátane druhov chránených medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná. Niektoré druhy z osobitne chránených prírodných území by boli trvalou líniovou prekážkou odrezané od svojich potravných biotopov, -vnášanie inváznych druhov na osobitne chránené prírodné územia -zabíjanie živočíchov z osobitne chránených prírodných území vrátane osobitne chránených druhov na diaľnici D4

-zníženie biodiverzity, zníženie počtu druhov a početnosti druhov.

-hlukové clony a oploštenie okolo diaľnice by pôsobili ako pasce pre živočíchy napr. pre ornitofaunu a aj pre ďalšie druhy. A tiež zárezy napr. pri výjazde z tunelov pôsobia pre zver ako bariéry a pasce

-rušenie živočíchov

-stresovanie živočíchov

-bola by vytvorená trvalá líniová prekážka brániaca migrácii živočíchov najmä ornitofauny, vrátane osobitne chránených druhov

Vyššie uvedené negatívne vplyvy zhoršujú kvalitu biotopov. V NPR Šúr sa vyskytuje aj bocian čierny a bol pozorovaný aj na území v blízkosti Šúrskeho kanála. K tomu uvádzam z predmetného materiálu:

Niektoré znečisťujúce látky a ich množstvá, ktoré sa dostávajú z diaľnice do vody a do pôdy sú uvedené v tabuľke na str. 64 textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu. Jedná sa napr. o olovo, kadmium, nikel, ortuť, chróm, meď, zinok, chlór, uhlík 10-40, polyaromatické uhľovodíky /PAU/. Pričom pri predmetnej tabuľke na str. 64 je uvedené, že výsledky uvedené v tabuľke pochádzajú z meraní na diaľniciach a rýchlostných cestách, ktoré sú frekventovanejšie ako variant D4 SPL, k hodnoteniu ktorého je použitá vyššie spomínaná tabuľka na str. 64. K tomu poznamenávam, že intenzity dopravy, z ktorých sa vychádzalo v predmetnom materiáli sú podhodnotené. Podrobnejšie o intenzite dopravy je uvedené vyššie.

Predmetný vodný tok dotknutý variantom SPL veľmi pravdepodobne slúži ako potravná základňa hniezdiacim bocianom čiernym - vid' str. 63 textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu.

Citujem z predmetného materiálu komentár k vyššie spomínanej tabuľke na str. 64 -..."Vzhľadom k nízkej vodnatosti recipientu, bude k riedeniu uvedených koncentrácií dochádzať iba obmedzene a možno teda predpokladať, že jednak môže byť znížená kvantita i kvalita vodných zoocenóz, a jednak pri nich môže dochádzať ku kumulácii vybraných prvkov a zlúčenín. Vzhľadom k tomu, že bociana možno v tejto súvislosti v dotknutom úseku CHVÚ označiť za vrcholového predátora, môže sa u neho kumulácia prejaviť najvýznamnejšie. To potom môže mať negatívny vplyv napr. na reprodukčnú schopnosť či na mortalitu mláďat" Koniec citátu.

Poznamenávam, že predmetný materiál pôsobí na mňa dojmom, že je koncipovaný tak, aby vyvolal u čitateľa tohto materiálu na jednej strane odmietavý postoj k variantu označenému ako SPL a na druhej strane predmetný materiál bagatelizuje, resp. podhodnocuje negatívne vplyvy variantov diaľnice D4 plánovaných takmer na západnej hranici NPR Šúr.

Vplyv plánovanej diaľnice D4 na kvalitu podzemných vôd nebol hodnotený. "Kvalitu podzemných vôd značne ovplyvňuje horninové prostredie a taktiež aj kvalita povrchových vôd, ktoré prispievajú vo veľkej miere k dopĺňaniu zásob podzemných vôd. Zdrojom znečistenia vôd je rovnako aj doprava, kde dochádza k splachovaniu znečistenej vody z komunikácií do povrchových vôd, alebo vsakovaniu do podzemných vôd..." V neposlednom rade je

zdrojom znečistenia vôd aj znečistená zrážková voda."... Koniec citátov zo str. 118 predmetného materiálu. Ku všetkým formám znečisťovania vody, ktoré sú spomínané vo vyššie uvedených citátoch by došlo v dotknutom území v priamej príčinnej súvislosti s výstavbou a prevádzkou diaľnice D4. K znečisteniu podzemných vôd by mohlo dôjsť napr. aj v dôsledku havárie pri hĺbení tunela Vajnory, pri zakladaní mostných pilierov a hlavne používaním chemikálií a injeckácií pri výstavbe tunela.

Predmetný materiál neobsahuje výsledky hydrologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd vplyvom realizácie navrhovanej činnosti čo sa týka NPR Šúr. Na str. 164 predmetného materiálu je uvedené, že ovplyvnenie vodného režimu lokality NPR Šúr sa nepredpokladá. Takéto tvrdenie nepovažujem za výsledok hydrologických analýz. Podľa bodu 20 RH mali byť v správe o hodnotení uvedené výsledky hydrologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd vplyvom realizácie navrhovanej činnosti.

Na str. 66 predmetného materiálu je uvedené, že v oblasti MČ Vajnory podzemná voda prúdi od Malých Karpát smerom na JV paralelne so Šúrsym kanálom. Citujem zo str. 43 predmetného materiálu -..." Alternatíva výstavby diaľnice D4 v úseku s hĺbeným tunelom Vajnory /úsek západných okrajov fluvialných komplexov medzi križovatkou Ivanka sever - križovatkou Rača/ bude mať významný vplyv na podzemné vody, nakoľko prirodzená hladina vo fluvialných sedimentoch má výrazný sezónny rozkyv, s krátkodobým obdobím až do úrovne terénu."

Koniec citátu. Na str. 10 predmetného materiálu je uvedené v tom zmysle, že varianty diaľnice D4, ktoré nepočítajú s výstavbou tunela Vajnory tým vylučujú výstavbu tesniacej vane pod hladinou podzemnej vody, pri budovaní ktorej by bolo potrebné použiť náročné stavebné technológie a narušiť režim a kvalitu podzemných vôd počas výstavby. ..."pri výstavbe hĺbeného tunela Vajnory budú stavebné práce a objekt hĺbeného tunela výrazne ovplyvnené kolektorom podzemných vôd - štrkopiesčitých sedimentov." -citát zo str. 133 predmetného materiálu.

Poznamenávam, že vzhľadom na to, že predmetný materiál sa zaoberá diaľnicou D4 v rozsahu 4- pruh, ale táto diaľnica je plánovaná v rozsahu 6-pruh, je možné považovať aj množstvá zrážkovej vody stekajúcej z povrchu plánovanej diaľnice D4 /napr. tab. na str. 34 predmetného materiálu/ a z toho vyplývajúce negatívne vplyvy v predmetnom materiáli za podhodnotené.

Poznamenávam, že v predmetnom materiáli je hodnotený variant Bernolákovo - Svätý Jur - Lozorno. Takýto variant v RH uvedený nie je. Variant Bernolákovo - Svätý Jur - Lozorno je v predmetnom materiáli nesprávne označený ako variant Senec-Pezinok-Lozorno.

V predmetnom materiáli nie sú hodnotené vplyvy prípadných požiarov v tuneloch, napr. v tuneli Karpaty a v tuneli Vajnory, ktorý je plánovaný v blízkosti obytnej zóny a ich účinky na blízke osobitne chránené prírodné územia a na obytné zóny. Plánovaný tunel Vajnory nebol vyhodnotený ako stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia počas prevádzky diaľnice D4.

Predmetný materiál neobsahuje hodnotenie hlukovej záťaže z plánovanej diaľnice D4 na územie NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr.

Citujem zo str. 118 predmetného materiálu -..." Z hľadiska zaťaženia hlukom patrí posudzované územie k najviac zaťaženým na Slovensku. Zdrojom hluku je hlavne automobilová doprava, letecká doprava a železničná doprava. Zdrojom hluku z cestnej dopravy sú v posudzovanom území hlavne koridor diaľnice D1, cesty II/502, I/2 a sieť cestných komunikácií nižších kategórií.

Zdrojom hluku z leteckej dopravy je letisko M.R. Štefánika, hlukom z letiskovej prevádzky sú najviac zasiahnuté mestská časť Vajnory a Rača.

Zdrojom nadmerného hluku zo železničnej dopravy v posudzovanom území sú frekventované železničné trate č. 120 Bratislava - Žilina a č. 130 Štúrovo - Bratislava." Koniec citátu.

V súvislosti s bodom č.1. RH poznamenávam, že plánovaná diaľnica D4 je v rozpore s trvalo udržateľným rozvojom a jej realizácia by znamenala neúnosnú záťaž dotknutého územia. Podľa príslušných predpisov nesmie byť územie zaťažované ľudskou činnosťou nad mieru únosného zaťaženia.

Podrobnejšie je uvedené v stanovisku z 11.6.2008 k materiálu nazvanému Zámer Diaľnica D4 Križovatka Ivanka sever - Stupava, ktoré som MŽP SR doručila 16.6.2008. Citujem zo str. 120 predmetného materiálu - ..."Podľa environmentálnej regionalizácie Slovenska z roku 2008 je väčšia časť posudzovaného územia klasifikovaná ako silne narušená, menšia severná časť posudzovaného územia je klasifikovaná ako prostredie narušené. Bratislava je v rámci tohto hodnotenia vyčlenená ako zdravotne závažná /ohrozená oblasť spolu s ďalšími 8 oblasťami v rámci celej republiky."..."Južná časť posudzovaného územia sa dotýka hustej zástavby mestských častí hlavného mesta Bratislavy, smerom na sever sa hustota sídel ako aj obyvateľstva znižuje." Koniec citátov. Citujem zo str. 136 predmetného materiálu -Najcitelnejšie bude pravdepodobne vnímaný vplyv diaľnice D4 za radiačného počasia z dôvodu zlého rozptylu exhalátov a následného zápachu z dopravy v okolí samotného telesa stavby. Najkritickejšia bude z tohto pohľadu situácia pri tunelových výduchoch, kde sa bude koncentrovať znečistený vzduch z tunela. Za advekčného /veterného/ počasia stavba diaľnice prispieje k zvýšeniu drsnosti aktívneho povrchu, čo bude znamenať zvýšenie zavírenia prízemnej časti atmosféry a prenosu exhalátov do vyšších vrstiev atmosféry."..." Predpokladajú sa vplyvy na miestnu klímu a mikroklimu v blízkosti novopostavenej diaľnice D4." Koniec citátov. K tomu poznamenávam, že „Kým sa na ploche s bujnou vegetáciou za horúceho slnečného dňa 60-70% dopadajúcej slnečnej energie premení na výpar a len 5-10% na pocitové teplo, na odvodnenej ploche je to naopak. Tepelná energia, ktorá takto vzniká za horúceho letného dňa v strednom pásme predstavuje 4-5kWh na m2. Toto je

množstvo energie, ktoré zodpovedá energetickému obsahu 1 kg uhlia. Na odvodnenej ploche 100 ha sa uvoľňuje behom jediného slnečného dňa energia zrovnateľná s energiou, ktorá sa uvoľní dokonalým spálením 750-1000 ton uhlia!" - citát z www.ludiaavoda.sk. K tomu dodávam, že ďalšia tepelná energia vzniká pri prevádzke automobilov a táto sa tiež uvoľňuje do okolitého prostredia a tretím faktorom je vzduch znečistený emisiami, ktorý sa prehrieva viac ako ovzdušie neznečistené emisiami z automobilovej dopravy. Prehrievanie územia poškodzuje aj biotopy. Prehrievanie škodí takmer všetkým živým organizmom.

K tomu uvádzam, že podľa predmetného materiálu sa pri jednotlivých variantoch diaľnice D4 plánovaných pozdĺž Šúrskeho kanála počíta so záberom pôdy od cca 63 hektárov do cca 92 hektárov pôdy, pričom v týchto záberoch pravdepodobne nie sú započítané zábery pre výstavbu kolektorov.

K bodu 2 RH poznamenávam, že dopravné prognózy diaľnice D4 boli v predmetnom materiáli podhodnotené. Podrobnejšie je uvedené vyššie.

Účel stavby je v predmetnom materiáli okrem iného zdôvodnený plánovanou realizáciou developerských zámerov vo Vajnoroch - CEPIT a výstavba na bývalom letisku vo Vajnoroch. Jedná sa o plány, ktoré sú zamerané na zisk pre skupiny ľudí presadzujúce tieto zábery. Oba tieto zábery sú pre Vajnory nevhodné. Development je len lepšie znejúce označenie pre kšeftovanie s nehnuteľnosťami.

Ďalším zdôvodnením diaľnice D4 uvedeným v predmetnom materiáli je odvedenie tranzitnej dopravy smerujúcej z Chorvátskeho Grobu cez Vajnory. K tomu poznamenávam, že pre Chorvátsky Grob je možné vybudovať prípojku na existujúcu diaľnicu D1 a tým by bol tento tranzit odvedený mimo miestnych komunikácií vo Vajnoroch. Diaľnica D4 by mala pre Vajnory omnoho nepriaznivejší vplyv ako súčasný tranzit z Chorvátskeho Grobu.

CEPIT, plánovaná výstavba na bývalom letisku vo Vajnoroch a diaľnica D4 nie sú rozvojom. Ich vplyv na dotknuté územie, v prípade ich realizácie by bol devastálny a degradačný. Tieto zábery sú v priamom rozpore s definíciou územného rozvoja podľa § 139a ods.7 stavebného zákona. Podrobnejšie o doprave je uvedené v stanovisku z 11.6.2008, ktoré som MŽP SR doručila 16.6.2008.

Predmetný materiál sa nezaobrá tým, že diaľnica D4 by spôsobila zníženie hodnoty nehnuteľností určených na bývanie a prídomových záhrad v dotknutom území.

V predmetnom materiáli bol podhodnotený negatívny vplyv diaľnice D4 na vzhľad dotknutého územia. Citujem zo str. 162 predmetného materiálu "...nakoľko bude diaľnica predsunutá pred Šúrskeho kanál, ktorý už tvorí v území vizuálnu bariéru a nevznikne dojem nového prvku v krajine."

Je zrejmé, že na rozdiel od telesa plánovanej diaľnice D4, hrádze Šúrskeho kanála nepôsobia na vzhľad dotknutého územia rušivo. Diaľnica D4 by degradovala vzhľad celého územia od MÚK Ivanka sever až po vjazd do tunela Karpaty. Jednalo by sa jednak o samotné teleso diaľnice na niekoľkokilometrovom násype s nainštalovanými protihlukovými clonami rôznej výšky. Po obvode diaľnice by boli umiestnené betónové obrubníky vysoké cca 1,2 metra, diaľnica by bola oplotená, dotknuté územie by bolo rozkúskované niekoľkými mostami a tromi mimoúrovňovými križovatkami a k tomu treba pripočítať kolektory po stranách diaľnice D4. A túto diaľnicu si čo sa týka vzhľadu dovoľí niekto hodnotiť ako približne rovnocennú so vzhľadom Šúrskeho kanála?

5. V predmetnom materiáli sú uvedené informácie okrem iného o schvaľovaní trasy diaľnice D4.

K tomu poznamenávam nasledovné:

Trasu diaľnice D4 schválila vláda SR v rámci strategického dokumentu s názvom Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010. Vo veci tohto strategického dokumentu bolo prijaté Uznesenie vlády SR č. 1084/2007. V tomto schvaľovacom procese boli porušené príslušné právne predpisy. Podrobnejšie o tomto porušení predpisov je ďalej. Európska komisia /EK/ zaslala Slovenskej republike výzvu týkajúcu sa Programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010 /ďalej aj len PPVDRC/.

K tejto otázke citujem z listu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR č. 07138/201 I/OW-6 zo dňa 19.1.2011. ..."EK vo výzve vyjadrila názor, že SR neuplatnila podmienky vyplývajúce z článkov 3-10 smernice 2001/42/ES /smernica SEA/ o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie na „Program prípravy a výstavby diaľnic a ciest pre motorové vozidlá v rokoch 2007-2010" prijatým uznesením vlády SR č. 1084/2007. Vláda SR bola vyzvaná, aby v tejto záležitosti predložila EK svoje pripomienky v lehote dvoch mesiacov od dátumu doručenia listu, tj. do 25. januára 2011. Na základe formálneho oznámenia EK bude vypracované stanovisko SR, ktoré bude predložené EK prostredníctvom MZV SR. Z analýzy obsahu formálneho oznámenia bolo zistené, že úseky uvedené v Operačnom programe Doprava /úseky boli v rokoch 2006-2007 posúdené podľa smernice SEA/ sú totožné s úsekmi uvedenými v dokumente „Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 - 2010" okrem úseku diaľnice D4 s realizáciou ktorého sa v uvedenom období neuvažovalo.

Na tento úsek sa však vzťahuje SEA posúdenie, ktoré sa v súčasnosti vykonáva pre územný plán regiónu Bratislavský samosprávny kraj /ÚP VÚC Bratislava/. Treba však poznamenať, že aj keď SEA hodnotenie na diaľnicu D4 ešte len prebieha, na jednotlivé úseky nultého obchvatu Bratislavy, /diaľnica D4/ sú vypracované EIA hodnotenia, ktoré sú podrobnejšie ako SEA hodnotenie vplyvov na životné prostredie."... Koniec citátu.

K tomuto citovanému vyjadreniu ministerstva dopravy poznamenávam, že PPVDRC je strategickým dokumentom celostátného významu, ktorý nemôže byť schválený bez posúdenia jeho vplyvov na životné prostredie. To znamená, že nové definovanie diaľnic, ktoré je obsiahnuté v bode 2.2.1. tohto PPVDRC a ktoré obsahuje diaľnicu D4 nemôže

byť schválené bez jeho posúdenia vplyvov na životné prostredie. Takéto posúdenie vplyvov sa neuskutočnilo. To znamená, že schválenie trasy diaľnice D4 sa uskutočnilo v rozpore s príslušnými právnymi predpismi. A toto porušenie právnych predpisov nemôže byť odstránené tým, že sa D4 bude posudzovať v rámci územného plánu VÚC. Medzi kompetencie VÚC nepatrí určovať ani schvaľovať trasy diaľnic. Do územného plánu VÚC by mohla byť prevzatá len taká trasa diaľnice, ktorá bola platne schválená príslušným orgánom a v súlade s príslušnými právnymi predpismi. A to sa v prípade diaľnice D4 nestalo a nič na tomto protiprávnom stave nemení ani to, že prebieha EIA jednotlivých úsekov diaľnice D4.

Uznesenie vlády SR č. 1084/2007 bolo prijaté vo veci strategického dokumentu s názvom Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010. Jedná sa o materiál rezortu Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR /MDPT SR/ /R.č.: 1140/M-2007/ a predkladateľom je minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Tento materiál bol predložený na rokovanie vlády SR 73/2007 dňa 19.12.2007 bod programu 7. K materiálom k Uzneseniu vlády SR č. 1084/2007 uvádzam nasledovné:

1./ V časti tohto materiálu - Vyhodnotenie pripomienkového konania je v rámci vyhodnotenia pripomienky Ministerstva životného prostredia SR /MŽP SR/ nepravdivo uvedené, že, citujem ..."Program úplne preberá operačný program Doprava na roky 2007-2013, na ktorý bolo vydané stanovisko MŽP SR č. 7721/2006 3.5./ml podľa zákona č. 24/2006 Z.z. z 28.2.2007."...

Jedná sa o to, že v skutočnosti je v Operačnom programe Doprava 2007-2013 diaľnica D4 zahrnutá v dĺžke 2 alebo 3 /slovom dva alebo tri/ kilometre, pričom ide o trasu diaľnice D4 od štátnej hranice Rakúsko/SR po križovatku diaľnice D4 s diaľnicou D2 v Jarovciach a teda nie je pravda, že PPVDRC úplne preberá Operačný program Doprava na roky 2007-2013 pretože v PPVDRC je diaľnica D4 predĺžená z pôvodnej dĺžky 2 km na dĺžku 49 km.

Citujem z Operačného programu Doprava 2007-2013 str. 20 bod 3.3.2. - ..."Rozsah diaľničnej siete a siete rýchlостných ciest SR je definovaný diaľničnými ťahmi D1,D2,D3 a D4 v celkovej dĺžke 659 km. V tabuľke č. 14 na str. 21 OPD je uvedená plánovaná dĺžka diaľnic v kilometroch -diaľnica D2 - 80 km, D1 - 517 km a D3 - 59 km. Tzn. spolu 656 km plus 3 km- D4, teda celkom 659 km.

V PPVDRC bod 2.2.1. Nové definovanie diaľničnej siete je uvedené citujem -..."Najvýraznejšie zmeny v definovaní diaľničnej siete sú na trase diaľnice D4, tzv. nultý okruh Bratislavy." "Návrh: zaradiť do ťahu diaľnice D4 navrhovaný celý, tzv. nultý okruh Bratislavy /križovatka s D2 Jarovce - križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 - križovatka s D2 Stupava juh - štátna hranica SR/Rakúsko/, čím sa diaľnica D4 predlžuje z pôvodnej dĺžky 2 km na dĺžku 49 km s predpokladom, že tento okruh bude riešený jedným dvojtunelom s dvoma portálmi /jeden za Račou a druhý za Mariankou/ pod malými Karpatmi, bez vonkajšieho zásahu do prírodného a rekreačného zázemia Bratislavy, okrajových častí a okolitých obcí /Svätý Jur, Borinka, Stupava/. Celková dĺžka siete diaľnic sa oproti Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest zmení zo 659 na 704 km. Rozdiel celkovej dĺžky siete diaľnic oproti Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest, vyplýva zo spresnenia celkovej dĺžky diaľnic podľa projektovej dokumentácie a jednotlivých stavieb a predĺženia dĺžky diaľnice D4."..., Koniec citátu.

Z uvedeného je zjavné, že diaľnica D4, predmetný úsek diaľnice D4, ktorý je zahrnutý v materiáli Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010, ku ktorému bolo prijaté uznesenie vlády SR č. 1084/2007 z 19.12.2007, nie je zahrnutý v Operačnom programe Doprava 2007-2013, ktorý bol schválený uznesením vlády SR č. 1007 zo 6.12.2006 a teda nie je pravda, že Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 úplne preberá Operačný program Doprava 2007-2013.

Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 schválený uznesením vlády SR č. 1084/2007 dňa 19.12.2007 obsahuje nové definovanie diaľničnej siete a nové definovanie siete rýchlостných ciest. Diaľnica 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 je uvedená v prílohe zákona č. 669/2007 Z.z. 2/ Operačný program Doprava 2007-2013-verzia, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 1007 zo 6. decembra 2006, bol predmetom časti konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie upraveného zákonom č. 24/2006 Z.z. a k tomuto posudzovaniu vplyvov OPD bolo vydané stanovisko Ministerstva životného prostredia SR č. 7721/2006-3.5/ml zo dňa 28.2.2007.

Zákon Č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov nadobudol účinnosť dňa 1. februára 2006.

Diaľnica D4, predmetný úsek diaľnice D4, uvedený v PPVDRC, nebol posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v rámci strategického dokumentu Operačný program Doprava na roky 2007-2013.

A Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 nebol predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a to napriek tomu, že sa jedná o strategický dokument podliehajúci povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 schválený uznesením vlády SR č. 1084/2007 je, najmä vzhľadom na uvedené v tomto liste, nezákonný, protiprávny. A navyše aj v prípade Operačného programu Doprava 2007-2013 sa postupovalo nezákonne, protiprávne, postupovalo sa okrem iného opačne než ako ukladá zákon č. 24/2006 Z.z. /napr. § 15 zákona č. 24/2006 Z.z./ Pretože tento OPD bol najprv schválený vládou SR dňa 6.12.2006 a až následne bolo vydané stanovisko MŽP SR Č. 7721/2006-3.5/ml. zo dňa 28.2.2007. A navyše

strategický dokument Operačný program Doprava na roky 2007-2013, ktorý bol predložený vláde SR a schválený Uznesením vlády SR č. 1007/2006 pravdepodobne neprešiel celým konaním posudzovania vplyvov na životné prostredie, ale bol predmetom len časti konania - posudzovanie vplyvov na životné prostredie upraveného zákonom č. 24/2006 Z.z. - Operačný program Doprava na roky 2007-2013 bol vypracovaný minimálne v dvoch verziách. Tieto verzie sa od seba líšia napr. niektorými plánovanými úsekmi diaľnic a rýchlostných ciest.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo začaté pravdepodobne s prvou verziou Operačného programu Doprava 2007-2013 a skončené bolo pravdepodobne s druhou verziou tohto operačného programu a to v rozpore s príslušnými právnymi predpismi a v rozpore s príslušnými právnymi predpismi aj preto, že toto posudzovanie vplyvov bolo skončené až po schválení OPD vládou SR. Okrem iného je takýto postup spôsobilý porušiť práva občanov a znemožniť niektorým obciam, niektorým subjektom dotknutým napr., zmenou trasy pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest zúčastniť sa konania o posudzovaní vplyvov tohto strategického dokumentu na životné prostredie a to najmä tým, že dotknutými subjektmi sa stali až napr. zmenou trasy resp. zmenou rozsahu trasy pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest a to až v neskoršej fáze tohto konania o posudzovaní vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a preto nemohli predložiť svoje stanoviská, pripomienky, nemohli uplatniť svoje práva, v celom rozsahu podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Je potrebné tiež uviesť, že v zákone č. 24/2006 Z.z., ktorý upravuje konanie o posudzovaní vplyvu strategických dokumentov na životné prostredie nie je uvedená, resp. nie je upravená možnosť takto meniť strategický dokument v priebehu konania o posudzovaní vplyvov tohto strategického dokumentu na životné prostredie.

MDPT SR, ktoré je obstarávateľom OPD a doručilo tento strategický dokument, Operačný program Doprava na roky 2007-2013, Ministerstvu ŽP SR na konanie o posudzovaní vplyvov tohto strategického dokumentu na životné prostredie, je ústredným orgánom štátnej správy. Podľa čl. 2 ods. 2 Ústavy SR štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon. MDPT SR takýmto postupom prekročilo svoje právomoci dané zákonom.

Zákon č. 24/2006 Z.z. ukladá strategický dokument najprv podrobiť posudzovaniu vplyvov na životné prostredie a až následne môže byť strategický dokument schválený a pri jeho schvaľovaní sa musí prihliadať na existenciu aj obsah záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu. Na takýto postup upozorňuje aj stanovisko MŽP SR uvedené vo Vyhodnotení pripomienok k inému strategickému dokumentu, k Programu prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007-2010 /ďalej aj len PPVSC/.

Citujem z tohto stanoviska MŽP SR k PPVSC - "...uvedený program podlieha procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov /ďalej len „zákon"/, tento proces je potrebné vykonať pred schválením uvedeného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom výsledky procesu posudzovania vplyvov programu na životné prostredie a zohľadnenie vyhodnotenia predložených stanovísk spolu s ich vyhodnotením má uviesť predkladateľ /Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR/ v doložke vplyvov na životné prostredie. Obsah doložky vplyvov na životné prostredie, ktorá má byť súčasťou materiálu predkladané na schválenie vláde SR, je uvedený v prílohe č. 7 zákona"...

..."Pokiaľ ide o pojem náležitého posúdenia podľa článku 6 ods. 3 smernice o biotopoch, treba poukázať na to, že toto ustanovenie nedefinuje žiadnu konkrétnu 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."... Citát z precedenčného práva Európskeho súdneho dvora C-127/02 - „Waddenvereniging a Vogelbeschermingsvereniging"

Podľa § 15 ods. 2 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. Operačný program Doprava na roky 2007-2013 schválený uznesením vlády SR č. 1007/2006 je, najmä vzhľadom na vyššie uvedené nezákonný, protiprávny. Strategický dokument Operačný program doprava na roky 2007-2013, t. z. diaľnice a rýchlostné cesty vychádzajúce z OPD, resp. ich časti, nie sú spôsobilé premietnuť sa do legislatívnych textov návrhov zákonov z dôvodu jeho nezákonnosti, protiprávnosti a preto diaľnice a rýchlostné cesty, resp. ich časti vychádzajúce z OPD nemôžu byť uvedené v návrhu zákona ani v zákone, ktorým sa dopĺňa zákon č. 669/2007 Z.z., teda nemôžu byť uvedené ani v zákone č. 669/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov. Niektoré diaľnice a rýchlostné cesty, resp. ich časti vychádzajúce z OPD sú napriek vyššie uvedenému premietnuté v zákone č. 669/2007 Z.z. 3/ Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010, ku ktorému bolo prijaté uznesenie vlády SR č. 1084/2007 zo dňa 19. decembra 2007, ktorý je strategickým dokumentom a v ktorom je zahrnutý aj predmetný úsek diaľnice D4, nebol predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie a to najmä v rozpore s ustanoveniami zákona č. 24/2006 Z.z.

Tým, že PPVDRC nebol ako strategický dokument predmetom posudzovania jeho vplyvov na životné prostredie, boli porušené aj práva občanov dotknutých týmto predmetným úsekom diaľnice D4. Napr. občania, dotknutí predmetným úsekom diaľnice D4 nemohli predkladať v rámci jednotlivých etáp konania - posudzovania vplyvov strategického dokumentu PPVDRC na životné prostredie, svoje stanoviská, pripomienky tak, ako je upravené napr. v zákone č. 24/2006 Z.z. a okrem iného ani dotknuté obce nemali možnosť vyjadriť sa, doručiť svoje stanoviská,

predložiť svoje pripomienky k tomuto strategickému dokumentu resp. k rozsahu jeho hodnotenia, pretože takéto konanie o posudzovaní vplyvov sa neuskutočnilo.

Strategický dokument Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010, resp. diaľnice, cesty, prípadne ich časti vychádzajúce z tohto strategického dokumentu nie sú spôsobilé premietnuť sa do legislatívnych textov návrhov zákonov z dôvodu nezákonnosti, protiprávnosti tohto strategického dokumentu a preto diaľnice, cesty, resp. ich časti vychádzajúce z tohto strategického dokumentu nemôžu byť uvedené v návrhu zákona a ani v zákone, ktorým sa dopĺňa zákon č. 669/2007 Z.z., a teda nemôžu byť uvedené ani v zákone č. 669/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov, napriek vyššie uvedenému je diaľnica D4 premietnutá v zákone č. 669/2007 Z.z.

Ďalej citujem z vyhodnotenia pripomienok časť pripomienky MŽP SR k Programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 - ..."Upozorňujem predkladateľa materiálu /MDPaT SR/, že „Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest nároky 2007-2010“ je strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom, a preto podlieha posudzovaniu podľa § 17 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Posúdenie podľa zákona je dôležité najmä v prípade, ak na financovanie výstavby projektov, uvedených v predkladanom materiáli, budú požadované prostriedky zo štrukturálnych fondov EÚ."... V prípade ak by bol strategický dokument obsahujúci predmetný úsek diaľnice D4 podrobený komplexnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., takéto posudzovanie vplyvov by preukázalo negatívny vplyv tohto strategického dokumentu na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy, a preto už v tomto štádiu by príprava predmetného úseku diaľnice D4 musela byť skončená a to najmä vzhľadom na ustanovenie § 15 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z.

Podľa § 15 ods. 5 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 Slovenskej republiky, 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.

Strategický dokument Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 - 2010, ktorý obsahuje predmetný úsek diaľnice D4, nemôže byť schválený a to z dôvodu negatívneho vplyvu tohto strategického dokumentu, na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy. A strategický dokument Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010, ktorý obsahuje aj predmetný úsek diaľnice D4, nespĺňa, čo sa týka predmetného úseku diaľnice D4 ani jednu z taxatívnych podmienok uvedených v § 15 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. na to, aby mohol byť schválený. Podľa článku 103r Zmluvy o Európskom spoločenstve zachovanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia vrátane ochrany biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín sú základným cieľom všeobecného záujmu, ktorý sleduje Európske spoločenstvo.

V území dotknutom úsekom diaľnice D4, ktorý je uvedený v PPVDRC je verejným záujmom, najvyšším verejným záujmom ochrana životného prostredia, ochrana zdravia ľudí, ochrana environmentálne citlivých a osobitne chránených prírodných území. PPVDRC, úsek diaľnice D4 uvedený v PPVDRC je okrem iného v rozpore aj s týmto verejným záujmom. Diaľnicu D4 je možné viesť po inej trase, odlišnej od trasy uvedenej v PPVDRC, a to viesť po takej odlišnej trase, ktorá by nebola v rozpore s týmto verejným záujmom.

Uznesenie vlády SR nie je všeobecne záväzným právnym predpisom. Jedná sa o organizačný akt. Uznesenia vlády SR č. 1007/2006 a č. 1084/2007 sú aj schvaľovacími dokumentmi. Jedná sa o časť týchto uznesení vlády SR - „vláda schvaľuje“, ktorými vláda SR schválila OPD a PPVDRC. Ak je schválený nezákonný, protiprávny podklad, nezákonným, protiprávnym je aj schvaľovací dokument.

a/ Uznesenie vlády SR č. 1007/2006, ktorým bol schválený Operačný program Doprava 2007-2013 je nezákonné, protiprávne najmä vzhľadom na to, že postup schválenia OPD a postup posudzovania vplyvov na životné prostredie Operačného programu Doprava 2007-2013 je nezákonný, protiprávny.

b/ Uznesenie vlády SR č. 1084/2007, ktorým bol schválený Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 je nezákonné, protiprávne najmä vzhľadom na to;

- že sa neuskutočnilo posudzovanie vplyvov strategického dokumentu Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010 na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. Strategický dokument PPVDRC neprešiel zákonom č. 24/2006 Z.z. predpísaným posudzovaním jeho vplyvov na životné prostredie.

Komplexné posudzovanie vplyvov strategického dokumentu Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007-2010, ktorý obsahuje predmetný úsek diaľnice D4 na životné prostredie by preukázalo, že tento strategický dokument má negatívny vplyv na sústavu chránených území, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy a tento strategický dokument nemôže byť napr. ani podľa § 15 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. schválený, pretože tento strategický dokument, čo sa týka predmetného úseku diaľnice D4, nespĺňa ani jednu z taxatívnych podmienok uvedených v § 15 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. na to, aby tento strategický dokument mohol byť schválený. Podrobnejšie je uvedené vyššie.

6. Výsledky posudzovania vplyvov diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica preukázali, že sa predbežne odhaduje významný negatívny vplyv variantov 2a,2b,7a,7b,7c diaľnice D4 počas výstavby aj počas prevádzky na

zmeny hydrického režimu územia NATURA 2000 SKUEV 0388 Vydrica, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy a prioritný druh vid' tabuľka IV. 3. textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu.

7. Výsledky posudzovania vplyvov diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica preukázali, negatívny vplyv variantov 2a,2b,7a,7b,7c, SPL diaľnice D4 počas výstavby aj počas prevádzky čo sa týka priameho zásahu do biotopov, hlukového a svetelného rušenia, strety s vozidlami, t.z. zabíjanie živočíchov na územie NATURA 2000 SKCHVU 014 Malé Karpaty - vid' tabuľka IV.3. textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu pričom je potrebné poznamenať, že jednotlivé negatívne vplyvy posudzované v tabuľke by na dané územie pôsobili kumulatívne čím dochádza k vyššiemu stupňu závažnosti celkového negatívneho pôsobenia diaľnice D4 na toto osobitne chránené prírodné územie. Pričom by boli zasiahnuté aj cenné biotopy. Diaľnica D4 by v prípade jej realizácie mala nepriaznivý vplyv na integritu územia SKCHVÚ 014 Malé Karpaty.

8. Výsledky posudzovania vplyvov diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica varianty 2a,2b,7a,7b,7c diaľnice D4 na územie NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr uvedené v tabuľke IV.3 prílohy č. 4 predmetného materiálu považujem za podhodnotené.

Ak porovnáme napr. hodnotenie vplyvov diaľnice D4 /varianty 2a,2b,7a,7b,7c/ v kolónke „zmena imisných charakteristík“ uvedené v tejto tabuľke IV.3. čo sa týka územia SKUEV Šúr a SKUEV Vydrica je rovnaké počas výstavby na oboch územiach a to „bez vplyvu“ a počas prevádzky je hodnotenie takmer rovnaké a to „mierny negatívny vplyv“ pre Šúr a „veľmi mierny negatívny vplyv“ pre Vydricu a to napriek tomu, že SKUEV Vydrica sa nachádza cca 3 kilometre JZ od stredového výdychu variantov 2a,2b,7a,7b,7c a SKUEV Šúr sa nachádza cca 500 metrov od telesa diaľnice D4 /varianty 2a,2b,7a,7b,7c/, od tunela Vajnory, od MÚK Čierna voda a v blízkosti MÚK Ivanka sever, MÚK Rača a portálu tunela Karpaty a navyše trasa diaľnice D4 /varianty 2a,2b,7a,7b,7c/ ide v dĺžke cca 2,5 kilometra takmer rovnobežne so západnou hranicou SKUEV Šúr a obdobné platí aj pre kolektory plánované pozdĺž diaľnice.

Ďalej uvedené platí pre varianty 2a,2b,7a,7b,7c diaľnice D4.

Z hľadiska ochrany ekosystémov sú za štandardných prevádzkových podmienok najvýznamnejšie emisie NO_x pre ktoré je podľa vyhlášky 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia v platnom znení stanovený imisný limit 30µg/rn³/r. Uvedený limit je priamo stanovený pre ochranu ekosystémov - vid' str. 11 textová príloha 5. 4 predmetného materiálu. Podľa tab. C.III.3 na str. 139 predmetného materiálu - maximálna koncentrácia N₀₂ - kalendárny rok v bezprostrednom okolí diaľnice D4 /tzn. vo vzdialenosti 350-400m/ pri nepriaznivých rozptylových podmienkach pre varianty 2a,2b,7a,7b,7c je cca 23,4µg/m³/r pre rok 2030. Táto hodnota 23,4µg/m³/r sa blíži k vyššie uvedenej limitnej hodnote pričom ako je vyššie uvedené, pri výpočte imisnej záťaže sa vychádzalo z podhodnotenej intenzity dopravy a z podhodnotených emisných faktorov. A teda aj imisná záťaž uvedená v tab. na str. 139 predmetného materiálu čo sa týka diaľnice D4 je podhodnotená, ale napriek tomu sa blíži k limitnej hodnote. Okrem N₀₂ resp. NO_x by na územie SKUEV Šúr pôsobili emisie CO, CO₂, ozón, lietavý prach PM₁₀ a ďalšie znečisťujúce látky z prevádzky na diaľnici D4.

Hluk z diaľnice D4 pre územie SKUEV Šúr v predmetnom materiáli nebol hodnotený, ale na základe hlukovej záťaže, ktorá je uvádzaná v predmetnom materiáli v určitých vzdialenostiach od diaľnice D4 by SKUEV Šúr bola zasiahnutá rušivou a pre živočíchy stresujúcou hladinou hluku z diaľnice D4 a to počas výstavby aj počas prevádzky. Navyše hluková záťaž v predmetnom materiáli je podhodnotená. Podrobnejšie je uvedené vyššie. Je známe, že sluch niektorých živočíchov je citlivejší ako sluch ľudí. A mnohé živočíchy sa hlučným miestam vyhýbajú. „Vo všeobecnosti možno konštatovať, že hluk sťažuje zvieratám ich vzájomnú komunikáciu, párenie a taktiež aj lov.“ Koniec citátu - z materiálu nazvaného Správa o hodnotení — doplnenie Diaľnica D4 Jarovce -Ivanka sever.

Vplyv svetelného smogu na SKUEV Šúr nebol hodnotený. Je zrejmé, že aj tento negatívny vplyv diaľnice D4 by zasahoval SKUEV Šúr a to najmä počas prevádzky diaľnice D4. Jedná sa hlavne o osvetlenie mostov, MÚK Čierna voda, MÚK Rača a portálu tunela Karpaty. Toto osvetlenie by lákalo aj motýle, chrobáky, hmyz, ktorý by bol následne na diaľnici zabíjaný. Svetelný smog má nepriaznivý vplyv napr. na migráciu a lov živočíchov napr. ornitofauny. Došlo by k fragmentácii biotopov živočíchov, vrátane osobitne chránených druhov zo SKUEV Šúr.

Podľa tab. IV.3 textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu sa očakáva mierny negatívny vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D4 na SKUEV Šúr čo sa týka zmeny hydrického režimu. Územie SKUEV Šúr by bolo atakované aj zanášaním invázných druhov z áut prechádzajúcich po diaľnici D4 plánovanej pozdĺž SKUEV Šúr. V priamej príčinnej súvislosti s diaľnicou D4 by došlo k zhoršeniu stavu biotopov v SKUEV Šúr a k narušeniu funkcií ekosystémov. Diaľnica D4 by pôsobila ako líniová prekážka, bariéra a to v období jej výstavby a aj prevádzky. Živočíchy zo SKUEV Šúr by v prípade realizácie diaľnice D4 boli zabíjané na tejto diaľnici.

V predmetnom materiáli neboli zohľadnené ustanovenia Smernice rady 79/409/EHS z 3. apríla 1979 o ochrane voľne žijúcich vtákov /smernica o vtákoch/. Jedná sa o jednu zo smerníc upravujúcich ochranu druhov na územiach NATURA 2000. Podľa čl. 1 ods. 1 smernice o vtákoch budú druhy spomínané v prílohe 1 predmetom zvláštnych opatrení týkajúcich sa ochrany ich biotopov aby sa zabezpečilo ich prežitie a rozmnožovanie v areáli ich rozšírenia. Podľa čl. 4 ods. 2 smernice o vtákoch s prihliadnutím na potrebu ochrany druhov uvedených v prílohe 1 a za týmto účelom budú členské štáty venovať zvláštnu pozornosť ochrane mokradi, najmä mokradi medzinárodného významu. Z uvedeného je zrejmé, že predmetom ochrany sú aj druhy vtákov uvedené v prílohe č. 1 smernice o vtákoch. A

niektoré druhy vtákov uvedené v prílohe č. 1 sa nachádzajú aj na území SKUEV 0279 Šúr a teda sú predmetom ochrany na tomto území a zhoršenie stavu resp. poškodzovanie ich biotopov vyššie spomínanými negatívnymi vplyvmi diaľnice D4 /varianty 2a,2b,7a,7b,7c/ má nepriaznivý vplyv na integritu územia SKUEV 0279 Šúr, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy a prioritné druhy.

Vyššie uvedené negatívne vplyvy diaľnice D4 /varianty 2a,2b,7a,7b,7c/ počas jej výstavby a prevádzky by pôsobili súčasne, kumulatívne a dlhodobu resp. trvalo a vyvolali by zníženie biodiverzity, tzn. zníženie počtu druhov a početnosti druhov na území NATURA 2000 SKUEV 0279 Šúr, na ktorom sa nachádzajú prioritné biotopy a prioritné druhy. 9. Podľa § 38 ods. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov výstavbu diaľnice D4 varianty 2a,2b,7a,7b,7c nie je možné povoliť. Kompenzácie negatívnych vplyvov diaľnice D4 vzhľadom na ustanovenia § 38 ods. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. neprichádzajú do úvahy, pretože tieto negatívne vplyvy nemožno pripustiť, t.j. výstavbu diaľnice D4 nemožno povoliť. Ustanovenia § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov sa nevzťahujú na prípad, v ktorom sa jedná o nepriaznivý vplyv navrhovanej činnosti na integritu územia NATURA 2000, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy. Podľa ustanovení § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. nie je možné postupovať v prípade diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica a to z dôvodu jej nepriaznivého vplyvu na integritu územia NATURA 2000, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy a prioritné druhy a to nie je možné postupovať preto, že existuje špeciálne zákonné ustanovenie, ktoré upravuje osobitne ochranu prioritných a prioritných druhov a to je § 38 ods. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. Prioritné biotopy sú osobitnou skupinou biotopov európskeho významu, na ktoré sa vzťahuje osobitná ochrana podľa § 38 ods. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z. a podľa článku 6 ods. 4 tretia veta Smernice Rady 92/43/EHS z 21.mája 1992 o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín /smernica o biotopoch/. Podľa § 38 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z.z. ak sa na základe výsledku posudzovania vplyvov preukáže nepriaznivý vplyv navrhovanej činnosti na integritu územia sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany a ak neexistujú alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu alebo ak takéto nie sú s menším nepriaznivým vplyvom, tak sa navrhovaná činnosť môže povoliť len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu.

Ak sa na príslušnom území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť 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. Diaľnica D4 nie je ani jedným z taxatívnych dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sú uvedené v § 38 ods. 4 druhá veta zákona č. 24/2006 Z.z.

Podľa čl. 103 Zmluvy o Európskom spoločenstve zachovanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia vrátane ochrany biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín sú základným cieľom všeobecného záujmu, ktorý sleduje Európske spoločenstvo. Verejným záujmom, najvyšším verejným záujmom je v tomto prípade ochrana prírodných území, na ktorých sa nachádzajú prioritné biotopy a prioritné druhy a ochrana zdravia ľudí. Trasu diaľnice D4 je možné viesť iným územím, odlišným od územia zamýšľaného v materiáli nazvanom Správa o hodnotení Diaľnica D4 Ivanka sever — Záhorská Bystrica a to viesť trasu diaľnice D4 tak, aby negatívne vplyvy tejto diaľnice nezasahovali obytné zóny a ani osobitne chránené prírodné územia

Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Ministerstvo životného prostredia SR neodporučilo žiadny z variantov realizácie diaľnice D4 /2a,2b,7a,7b,7c,SPL/ v predmetnom území, resp. aby odporučilo nulový variant.

Ing. Peter Pokrivčák, Bratislava (list zo dňa 25.5.2011)

K verejnému prerokovaniu správy o hodnotení vplyvu stavby na životné prostredie konanému dňa 10.5.2011 na Magistráte hlavného mesta SR Bratislavy si dovoľujem zaslať nasledovné pripomienky:

1. Výškové vedenie všetkých prezentovaných variantov uvažovalo v križovatke Ivanka sever vedenie diaľnice D4 popod D1. Táto križovatka je súčasťou hodnotenia úseku diaľnica D4 Jarovce-Ivanka sever. V prípade výberu takto navrhutej križovatky odporúčam úsek Ivanka sever- Záhorská Bystrica viesť podľa variantu 7b. Vedenie trasy v tomto variante, ale aj križovanie diaľnice D4 popod D1 bude mať najmenší negatívny vplyv na životné prostredie najmä v katastri obce Vajnory.

2. V prípade výberu variantu s križovaním diaľnice D4 ponad D1 odporúčam v úseku Ivanka sever- Záhorská Bystrica variant 7c s týmito zmenami pre ďalšie stupne PD:

- Viesť diaľnicu D4 od križovatky s D1 (ponad) až po križovatku Čierna voda vrátane nej na estakáde. Toto riešenie bude mať najmenší zásah zo všetkých variantov do chráneného územia okolo jazera Lisy.

- Zmeniť niveletu v tuneli Karpaty, tak aby čo najmenší úsek bol odvodnený k východnému portálu. Upozorňujeme, že Šurský kanál má už v súčasnosti veľmi zlé odtokové pomery a v prípade dotovania veľkého množstva vôd z tunela najmä pri jeho razení bude pravdepodobne potrebná úprava tohto kanála alebo vybudovanie iného a odvádzanie vôd až do Malého Dunaja.
- Zvážiť možnosť obojsmernej prevádzky na západnom kolektore pozdĺž diaľnice v úseku od križovatky Rača až po križovatku Ivanka sever.
- Pri ďalších stupňoch PD rešpektovať medzinárodnú cyklistickú trasu a jej križovanie s navrhovanou diaľnicou.
- Pri riešení protihlukových opatrení na diaľnici D4 rešpektovať plánovanú výstavbu CEPITU a IBV v Nemeckej doline.

3. Za križovatkou Rača v celom úseku navrhovanej diaľnice začína technicky a ekonomicky náročný úsek s dlhým tunelom. Preto navrhujem rozdeliť v ďalšej projektovej príprave a realizácii celú stavbu na úseky Jarovce-Rača a Rača-Záhorská Bystrica a tomuto rozdeleniu aj prispôbiť harmonogram prípravy a výstavby.

Ing. Daniela Pyszková, Bratislava (list zo dňa 20.5.2011)

Predložená správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie (Správa EIA) predmetného úseku diaľnice D4 je, vrátane všetkých príloh zhotovená, podľa môjho názoru, v úplnom súlade so zákonom č.24/2006 Z.z. v jeho platnom znení. Mnohé časti, napr. hluková štúdia, rozptylová štúdia, majú nadštandardnú úroveň, v jednotlivých kapitolách autori použili aj výsledky zahraničných štúdií k danej téme (vzťah čistoty ovzdušia a hluku na zdravie obyvateľstva, vplyv prevádzky diaľnic na znečistenie ŽP, a pod.).

Ku kvalite správy iste prispelo aj to, že, okrem vlastných zdrojov použil spracovateľ správy ako jeden z podkladov Štúdiu realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4 Bratislava Jarovce-Ivanka sever- Stupava juh-št.hr. SR/RR (zabezpečil investor NDS), v ktorej boli technicky riešené všetky požiadavky z rozsahu hodnotenia pri dodržaní základných environmentálnych podmienok, posúdené najmä dopravné a ekonomicky všetky navrhnuté polohy diaľnice . Táto štúdia (Facibility Study) je v krajinách EÚ jedným zo základných požadovaných materiálov pri zabezpečovaní financovania stavieb z fondov EU aj z bankového sektoru. Správa je písaná zrozumiteľne, grafické prílohy sú prehľadné a výpovedné. Dovolím si malé upresnenie - stavebným úradom pre vydanie územného rozhodnutia pre diaľnice a rýchlostné cesty je podľa Stavebného zákona (§ 117 b) Krajský stavebný úrad. Hodnotené varianty 2a,2b,7a,7b,7c sa okrem dĺžky tunela Karpaty líšia alternatívnymi riešeniami križovatky Ivanka sever (diaľnica D4 vedená nad alebo pod diaľnicou D1 s pokračovaním v hlbenom tuneli Vajnory), križovatky Rača a vyústením tunela Karpaty pri Marianke. Kladne hodnotím, že pozdĺž oboch strán diaľnice sú navrhnuté „kolektory“, tzn. jednosmerné 2-pruhové cesty napojené na diaľnicu cez križovatky, na ktoré sa budú môcť napojiť jestvujúce aj novovzniknuté areály z blízkosti diaľnice, čím sa vyriešia všetky požiadavky na napojenie na diaľnicu.

S výsledkami správy súhlasím, najvhodnejší po všetkých stránkach je variant 7c:

- križovanie D4 s D1 je vhodnejšie, lebo vedenie D4 v záreze a ďalej v hlbenom tuneli Vajnory by predstavovalo riziko pre zložitý vodný režim v danom rovinnom území, v správe sú navrhnuté opatrenia na diaľnici D4 na ochranu podzemných vôd, v nadväznosti na projekt protipovodňovej ochrany celého územia, ktorý bol vypracovaný v rámci bytovej výstavby Čierna Voda,
- tunel Karpaty bol pri Marianke predĺžený o cca 550 m (hlbená časť), čím bola v plnej miere splnená požiadavka niektorých občanov tejto obce (obdobne je riešený aj tunel Sitina na D2 v Bratislave, kde hlbená presýpaná časť pri SAV má dĺžku cca 100m.)
- predstavuje najmenšie riziká a vplyv na horninové prostredie pri razení tunela,
- bolo preukázané, že je najvhodnejší aj z hľadiska dopravy, zásahov do chránených území, urbanizácie a vplyvov na obyvateľov, patrí aj medzi najmenej finančne náročné (i keď drahé sú všetky) a ekonomicky efektívne. Vo všetkých obciach dotknutých variantmi 2a,2b,7a,7b,7c , okrem Borinky, je v územných plánoch uvedený koridor týchto variantov D4. Okrem toho, táto poloha diaľnice je v ÚP Bratislavy ako „nultý okruh kapacitnej cesty“ definovaná už cca 20 rokov. Z tohto aspektu sa požiadavky rôznych záujmových skupín na zmenu trasy diaľnice javia ako neopodstatnené. Ide najmä o majiteľov domov a iných stavieb v blízkosti trasy D4, ktorých výstavba intenzívne prebiehala v posledných rokoch a ďalej pokračuje, bez ohľadu na územné plány a ich záväzné časti.

Diaľnica D4 je stavba vo verejnom záujme, s výrazným pozitívnym vplyvom na mestskú, regionálnu aj medzinárodnú dopravu a pre Bratislavu asi najdôležitejšia a dlho očakávaná cestná stavba vôbec. Časť je už v užívaní - v Petržalke, časť Záhorská Bystrica-Devínska Nová Ves je pred kolaudáciou. Tzn., že začiatok a koniec hodnoteného úseku D4 sú fixné a nie je možné ich meniť.

Z uvedených dôvodov variant Senec-Pezinok-Lozorno nie je a nemôže byť variantom diaľnice D4. Požiadavka v rozsahu hodnotenia na jeho posúdenie ako rovnocennej trasy D4 bola neodborná, neopodstatnená a zbytočne zvýšila náklady na zhotovenie technickej a environmentálnej dokumentácie. Napokon aj v správe EIA je hodnotená ako najhoršia. Technické riešenie a environmentálne hodnotenie tejto trasy sa však bude dať využiť pre prípravu výhľadového prepojenia D1 Chorvátsky Grob a cesty II/502 Pezinok, ktoré má regionálny význam, v investícii BSK.

V správe je aj prehľadne popísané splnenie špecifických podmienok určených v rozsahu hodnotenia, s poukázaním na príslušné kapitoly a prílohy s ich podrobným riešením.

K podmienke č. 19 „vypracovať podrobný geologický a hydrogeologický prieskum vplyvu navrhovanej činnosti na režim povrchových vôd a prúdenia podzemných vôd hlavne v tunelových úsekoch a v úseku MČ Vajnory“ mám poznámku. Zhotoviteľ správne uviedol, že bola spracovaná samostatná geologická a hydrogeologická štúdia, podrobný prieskum bude nasledovať v ďalšom stupni projektovej prípravy. Sú skúsenosti z iných úsekov diaľnic, že takto riešenú podmienku Rozsahu hodnotenia považujú rôzne občianske združenia za nesplnenú, keďže nebol vykonaný prieskum (vrty) v teréne. Vždy bolo zo strany NDS vysvetľované, že ak sa v správe EIA hodnotí viac trás nie je možné realizovať geologický finančne veľmi náročný prieskum (najmä v horskom teréne), ale sa využijú podklady z Geofondu, kde je pomerne podrobne zmapované horninové prostredie celej SR. Pre výber variantov sú tieto údaje postačujúce. Podrobný geologický a hydrogeologický prieskum sa robí iba na jednu výslednú trasu diaľnice, ktorej smerové a výškové vedenie sa upresňuje na základe podrobného zamerania terénu a všetkých potrebných prieskumov. Zhotoviteľ GHP úzko spolupracuje s projektantom diaľnice, ktorý v prípade potreby koriguje trasu podľa čiastkových výsledkov GHP. Toto všetko je súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR), nie technickej štúdie, v ktorej sa navrhujú a posudzujú varianty. Výsledky terénneho GHP sa využívajú najmä pre návrhy konkrétnych technických riešení- zakladanie mostov, spôsob výstavby tunelov, stabilizácie svahov, odvodnenie, a pod.

Ideálny stav, bežný napr. v Rakúsku, Anglicku, Nemecku je, že sa v správe EIA hodnotí len jedna výsledná poloha trasy a teda správa EIA sa zhotovuje súčasne s DÚR za úzkej spolupráce všetkých projektantov a zhotoviteľov prieskumov, teda hodnotenie a návrh opatrení na zníženie negatívnych vplyvov môže byť konkrétnejší a podrobnejší.

V SR sa takto postupovalo na niektorých úsekoch D1 - v Bratislave stavba Viedenská-Prístavný most, stavby medzi Trenčínom a Považskou Bystricou, úseky na Liptove. Výsledná poloha diaľnice bola určená na základe 1. etapy EIA.

Uvádzam to na vysvetlenie, lebo predpokladám, že aj tu sa objavia obdobné názory laickej verejnosti, resp. ľudí pracujúcich v iných oblastiach ako je investičná činnosť. Navrhnuté opatrenia sú, podľa môjho názoru dostačujúce, doporučujem malé doplnenia:

- tvar križovatky Rača vo výslednom var.7c je v danom pomerne zastavanom priestore asi najvhodnejší, ale v ďalšom stupni PD po zameraní terénu, prieskumoch, nových rokovaniach s ŽSR, vlastníckymi inžinierskymi sieťami, atď. je možné ho upraviť

- protihlukové steny sú navrhnuté vo výške 2 - 4 m. Toto môže byť na základe podrobnej hlukovej štúdie zhotovenej v rámci DÚR upravené, všeobecne však, na základe skúseností z iných úsekov diaľnic, je vhodné zrealizovať ich s určitou rezervou, teda vyššie, pokiaľ je to staticky únosné

Poznámka: v správe sa uvádza, že zvýšenie hluku pri Vajnoroch je spôsobené premávkou na diaľnici D1. Toto bude riešené PH stenami v rámci regulárneho rozšírenia D1 Bratislava -Trnava.

Diaľnica D4 prechádza pomerne komplikovaným územím z hľadiska terénu, osídlenia a mnohých výrobných a iných areálov, množstva inžinierskych a dopravných sietí, prírodného prostredia, a pod., stretáva sa tu množstvo protichodných záujmov, z dopravného hľadiska je však jej realizácia nevyhnutná čo najskôr. Je preto veľmi dôležité, aby sa plynulo pokračovalo v príprave už konkrétnej trasy, o ktorej by sa malo rozhodnúť v krátkom čase na základe odborných dokumentácií a stanovísk. Opodstatnené pripomienky a požiadavky verejnosti, na ktoré sa podľa zákona č.24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov má prihliadať, je možné riešiť v ďalšom stupni projektovej prípravy. V žiadnom prípade by sa, podľa môjho názoru nemali pripustiť polemiky o zmene alebo doplnení trás diaľnice. Nezaradujem svoje

stanovisko medzi odborné, ale vzhľadom k tomu, že som 15 rokov realizovala a riadila proces posudzovania pre diaľnice a niektoré rýchlostné cesty v SR na NDS (predtým SSC a RD) nepovažujem ho ani za laické.

Juraj Minarovič, Marianka (list zo dňa 18.5.2011)

Stanovisko k tunelu Karpaty:

I. Odporúčaný variant 7c ráta s ukončením tunela Karpaty v kilometri 15,2. Toto miesto hodnotím ako krajne nevhodné, a to aj napriek tomu, že NDS aj EIA vyzdvihuje, že tunel je posledných 200 metrov vedený po povrchu a prekrytý. Bohužiaľ práve v kilometri 15,2 kde má diaľnica pokračovať mimo tunel, začína z hľadiska obyvateľov obce najproblematickejšia časť trasy. Tu sa totiž najviac približuje k obývanému územiu. Preto navrhujem, aby bol portál posunutý ešte aspoň o 600-800 metrov západne, aby boli minimalizované negatívne vplyvy na život ľudí.

II. Zároveň dávam do pozornosti a podávam zásadnú námietku k umiestneniu výduchu ventilácie v mieste západného portálu. Podľa rozptylovej štúdie ma tento výduch s 8 metrovým komínom slúžiť k odvodu exhalátov z oboch tubusov západnej časti tunela. Jedná sa tu o splodiny z približne 2,5 km úseku tunela ! {zvýšok exhalátov odvádza stredový a východný komín}. Je veľkým nešťastím že tento významný stacionárny zdroj imisii plánujú umiestniť pri západnom portáli opäť v mieste kde sa diaľnica najviac približuje k rodinným domom mariančanov.

Žiadam preto NDS aby v prípade nezmeneného variantu 7c bol tento výduch posunutý východným smerom, čo najďalej od obydli, aspoň do miesta kde tunel vychádza z horského masívu na povrch.

Po preštudovaní rozptylovej štúdie nadobúdam presvedčenie že tento materiál je spracovaný tendenčne. Účelovo totiž zamlčuje a bagatelizuje pôsobenie vetracieho komína pri západnom portáli. Vidno to hlavne na obrázku č.6 prílohy k rozptylovej štúdie s názvom V7bc_úsek2_2030_NO2-1h, strana 34, ktorý znázorňuje úroveň imisii v okolí západného portálu. Vidíme tu rozloženie znečistenia pozdĺž odkrytého úseku diaľnice ktoré sa riedi prirodzeným spôsobom.

Avšak nie je tu zobrazené a ani na inom mieste materiálu nenájdeme dôveryhodné vysvetlenie, ako vplyva na kvalitu ovzdušia komín, ktorý v jednom mieste sústreďuje exhaláty z 2,5 kilometrového úseku diaľnice a následne ich v tomto mieste vyfukuje do ovzdušia. Tvrdenie, že exhaláty sú vyvrhované rýchlosťou 16 m/s a preto je ich koncentrácia v ovzduší nemerateľná, je vzhľadom k výške komína iba 8 m a množstvu škodlivín neakceptovateľné.

Len pre ilustráciu uvádzam denné objemy vyfukovaných splodín podľa rozptylovej štúdie západný portál variant 7c : zlúčeniny NO - 70,6 kg/deň , zlúčeniny CO - 49,2 kg/deň atď. Ak vezmeme do úvahy prevládajúci smer vetra od Stupavy, tieto škodliviny budú smerovať priamo k obydliam mariančanov a hlukové zaťaženie takýmto zariadením takisto nie je zanedbateľné.

Na základe uvedených podozrení žiadam Ministerstvo ŽP SR, aby poverilo dôveryhodný a nezávislý subjekt spracovaním alternatívnej rozptylovej štúdie, alebo aby aspoň nechalo preveriť takýmto subjektom pravdivosť údajov v predložennom materiáli, ako aj dodržanie a správnosť metodických postupov použitých pri spracovaní rozptylovej štúdie.

Silvia Jančová, Viničné (list zo dňa 18.5.2011)

Veľmi sa mi páči systém verejného prerokováania veľkých stavieb. Aspoň má obyčajný človek možnosť dozvedieť sa viac informácií priamo od zdroja. Na verejnom prerokovaní som nadobudla dojem, že nikto to nepotrebuje, nikto to nechce a nie sú na to peniaze. Samozrejme ja nie všetkému rozumiem a určite predmetná stavba má nejaký strategický význam. Preto by som prosila, ak sa náhodou bude realizovať, dôsledne vyriešiť všetky križovania s cyklotrasami už v projekte (napr.: Rača-Pezinok), tak aby sa zbytočne nepredlžovali trasy cyklistov. Celkom sa mi páči riešenie podjazdu na Dolnozemskej ceste v Petržalke neďaleko dostihovej dráhy alebo

nadchod nad Einsteinovou pri Inchebe.

Tu by bolo vhodné pripomenúť, že hlavným znakom dobre fungujúceho mesta je peší pohyb a s tým súvisiaca hromadná doprava. Preto ďalšie podporovanie individuálnej automobilovej dopravy je pre Bratislavu kontraproduktívne. Ono sa môže stať, že sa tými autami zadusí ďalší rozvoj našich miest a štátu.

Hlavným zmyslom dopravných stavieb je skracovanie vzdialeností. Treba si však uvedomiť, že sú aj veľkou bariérou spôsobujúcou spomalenie. Individuálna doprava je najväčším problémom miest. Čím väčší priestor je vyhradený autám, tým ďalej je nutné stavať domy od komunikácií a tým dlhšie sú vzdialenosti, kvôli ktorým sa komunikácie stavajú. Čím sú dlhšie vzdialenosti, tým silnejšia je argumentácia pre ďalšiu výstavbu rýchlejších komunikácií. Myšlienka absolútnej slobody pohybu automobilom po meste bola dovedená do dokonalosti v Amerike, kde v niektorých mestách patrí 50% plochy mesta doprave a nemajú tam chodníky.

V dokumente bolo spomenuté vysídľovanie obyvateľov na vidiek. Ja si myslím, že v tomto prípade ide o suburbanizačnú fázu rastu aglomerácie Bratislavy. Dôkazom toho je aj mestský spôsob parcelácie nových rozvojových plôch obcí pri Bratislave a dochádzanie obyvateľov týchto obcí za prácou do Bratislavy. Bratislava sa už pomaly dostáva do svojej intenzifikačnej fázy rastu a do 10 rokov bude musieť riešiť efektívny spôsob hromadnej dopravy, lebo silné populačné ročníky budú vo veku stredoškôľakov a tí sa nebudú môcť všade naväzovať autom. No a keď sa odbremení cesta od áut, zistíme, že to, čo sa dnes nazýva tranzitom, je vlastne zásobovanie.

Všeobecne sa preferuje slovné spojenie - Európa bez hraníc, a preto by sa nemalo o Bratislave uvažovať v rámci hraníc katastra. Bratislava dnes siaha až po Trnavu. Tak prečo obchvat neurobiť až niekde za Trnavou. Potom by ten tunel pod Karpatmi nemusel byť až taký dlhý. Tým by sa podporil rozvoj v Trnave a obrátili by sa toky áut.

Michal Radošínský, Bratislava (list zo dňa 10.4.2011)

Z poverenia spoluvlastníkov pozemkov pare. č. 2176/5, 2176/7, 2190/9, 2192/10, 2824/9 a 2824/10 na LV č. 2176 pre okres Bratislava III, obec BA - m.č. Vajnory, v katastrálnom území Vajnory, v katastri nehnuteľností na Katastrálnom úrade, Správa katastra hl. m. SR Bratislava vyjadrujem nesúhlas s umiestnením stavby - obchvatu mesta Bratislavy s pracovným názvom D4, ktorého časť výstavby je naplánovaná na našom pozemku.

Dôrazne žiadame, aby sa stavba obchvatu a nadväzných stavieb realizovala mimo nášho pozemku, alebo nám bol poskytnutý rovnocenný náhradný pozemok!

Po zlých skúsenostiach z obdobia socializmu, kedy bola bez nášho súhlasu a bez akejkoľvek náhrady na časti nášho pozemku postavená novovybudovaná cesta č. 502 namiesto toho, aby ju zrealizovali v miestach starej cesty a na jeho druhej časti bol vybudovaný hydromelioračný kanál a záchytná nádrž, vyjadrujeme tento svoj nesúhlas. Pri výstavbe obchvatu mesta Bratislavy s pracovným názvom D4 podľa súčasných projektov dôjde k zásahom do hydromelioračného kanála a záchytnej nádrže.

S obdobným správaním sa stretávame aj v súčasnosti, keď protiprávne konanie Magistrátu mesta Bratislavy je iba pokračovaním v socialistických intenciách, keď naďalej protiprávne používa náš majetok bez právneho podkladu. Neplatí nám ani len nájom za používanie nášho majetku napriek tomu, že sme ho opätovne o to žiadali a neposkytli nám ani náhradný pozemok napriek tomu, že ich o to taktiež opakovane žiadali.

Je nám známe, že mesto vlastní pozemky v rôznych lokalitách, ktoré by však malo použiť najskôr na odstránenie krívd z minulosti a nepredávať ich. Nemalo by zneužívať svoje postavenie silného voči slabému - „obyčajným“ ľuďom!

Mesto Bratislava vlastní rôzne rovnocenné pozemky, ktoré môže použiť na výmenu s našim pozemkom, ktorý používa, ale nevlastní. Mestu by tým zbytočne nevznikali druhotné náklady z platenia nájmu! Vieme si však domyslieť, že pri predaji pozemkov patriacich mestu prichádza mesto rýchlo k väčšiemu obnosu peňazí, z ktorých ale vzápätí väčšinu minie neefektívne, ale

zalepí tým mnohým občanom oči.

Pozemok, ktorý sme zdedili po svojich rodičoch, kúpili na pôžičku po druhej svetovej vojne, aby sme nehladovali a na splatení ktorej sme museli so svojimi rodičmi ťažko pracovať ako nádenníci, lebo sme boli chudobní a oni chceli, aby sme sa mali aspoň o trochu lepšie.

Ing. Miroslav Majdlen, Levoča, e-mail zo dňa 10.5.2011

Z predložených variant je variant 7b najvýhodnejšia vzhľadom na jej rešpektovanie opakovaných požiadaviek, ako by mala vyzeráť D4 zo strany okolitých obcí (Vajnory, Chorvátsky Grob, Rača) a rešpektujúcich podmienky ochrany prírody. Avšak pokiaľ by to ešte v tomto štádiu bolo možné maximálne oddialiť priebeh diaľnice od Chorvátskeho ramena (Šúra) a križovatka MÚK Rača aby išla ešte aspoň 100 viacej vľavo bližšie Lagermaxu.

Ďalšou v poradí posudzovaných variant je možné doporučiť 7a s možným posunutím smerom ku Lagermaxu ako predchádzajúca variant 7b.

Za možné zohľadnenie mojich pripomienok vopred ďakujem.

Zdenka Augustínová, e-mail zo dňa 24.6.2011

Dovoľte mi prejsť aj individuálny názor na alternatívu trasy D4, ktorá by mala viesť cez Marianku.

Marianka je malebná obec, ktorá leží z veľkej časti obklopená lesom. Predná časť Marianky je otvorená a teda pokiaľ dujú vetry z tejto strany prevzdušňovaná. Práve pre čerstvosť týchto vetrov sa malo v Marianke stavať sanatórium pre liečenie respiračných ochorení bratislavských detí. Keď sa zistil radón uvoľňujúci sa z pôdy, bolo ľuďom, ktorí stavajú v Marianke odporúčané dobre izolovať stavby a dobre ich vetrať. Áno dobre vetrať. Prosím, veľmi dobre si pozrite navrhovanú alternatívu - časť diaľnice na území Marianky v minimálne 6m násype plus 3m hluková bariéra. Násyp vo výške minimálne 9 m v časti odkiaľ dujú aktívne vetry do Marianky je dosť necitlivý prístup ľudí, ktorí za stolom rysujú plány diaľnice a nezaujíma ich zdravie ľudí, ktorí majú žiť v jej tesnej blízkosti ich narysovej diaľnici. Čiže ak budem vychádzať z informácie, ktorá bola prezentovaná na stretnutí občanov v Marianke, vychádza mi, že táto bariéra by vo veľkej miere dostala Marianku do priestorovej izolácie, množstvo domov bude v tieni tejto bariéry a Marianke, ktorá má problémy už teraz, či s unikajúcim radónom ale aj s celkovou vetrateľnosťou priestoru Mariánskeho údolia, ktoré je stále viac zastavateľné a tu ešte ľudia kúria aj tuhým palivom. Skutočne máme dosť svojich exhalátov. Len ich treba prísť v správnu dobu namerať.

Nebudem veľa písať, chcem len podporiť oficiálne stanovisko obce Marianka a OZ malé Karpaty, ktoré navrhuje, ak už niet inej možnosti a musí byť diaľnica vedená okolo obce Marianka som za to, aby tunel bol predĺžený čo najbližšie ako je možné k už vybudovanej križovatke, ktorá bola vybudovaná bez konzultácie obce Marianka.

Chcela by som naozaj apelovať na zdravý rozum ľudí, ktorí majú osud obyvateľov v Marianke v rukách, aby si dali urobiť seriózne štúdie širokého dopadu na históriu-pútnické mesto, prírodu-pretrhnutie prírodných cestičiek lesnej zvery, rekreáciu - cyklistická trasa európskeho významu, zdravie ľudí - radón, exhaláty, hluk a v neposlednej miere znížený komfort bývania - 9m bariéra môžeme ju s kludom nazvať protivetrová v cca 400 m okolo obce.

Diaľnica má slúžiť najmä na odťaženie tranzitnej dopravy, nie ako to tu niekto hovorí, že mestskej. Určite hrá hlavnú úlohu medzinárodné prepojenie (s financiami môže pomôcť EU) ďalej Volkswagen nech prispeje, veď je jeho záujmom rýchlejšie a lacnejšie prevážať náklad zo svojho závodu v Martine.

Na záver by som chcela zdôrazniť, že ak bude diaľnica postavená ako to požadujú občania, môže sa také malé Slovensko po celom svete pýšiť, že sme sa zaradili týmto spôsobom medzi najvyspelejšie krajiny sveta s vybudovanou diaľnicou v tuneli za účasti otvoreného dialógu s občanmi.

Petície

Petícia za vedenie nultého okruhu D4 vo variante 7b v prekrytom tuneli popri Vajnoroch

Dňa 6.9.2011 bola na MŽP SR odovzdaná petícia občanov Vajnor za vedenie diaľnice D4 vo variante 7b (presypaný tunel). Petíciu odovzdal starosta MČ Bratislava Vajnory a zástupca petičného výboru Ján Mrva priamo ministrovi Józsefovi Nagyovi. Úplné znenie petície je nasledujúce:

„Obyvatelia mestskej časti Bratislava - Vajnory kategoricky nesúhlasia s iným vedením nultého okruhu D4 ako je variantné riešenie 7b s polozapusteným - prekrytým (presypaným) tunelom pri Vajnoroch. Ostatné varianty - aj Národnou diaľničnou preferovaný variant 7c - sú neprípustné a majú mimoriadne nepriaznivý vplyv na vzhľad - scenériu krajiny a nenávratne zmenia jej ráz. Povrchový variant na vale by mimoriadne nepriaznivo vplýval na psychohygienu obyvateľov a už aj tak zlé pohodlie bývania. Stavebné prvky novej D4 s mostom nad D1 vo výške 15m a potom prudké klesanie na 8m val, ktorý má byť konštantný pozdĺž celého územia Vajnor je pre obyvateľov Mestskej časti Bratislava - Vajnory neprípustný. Obyvatelia Mestskej časti Bratislava - Vajnory súhlasia iba s variantom 7b, alebo jeho modifikovanou verziou z polozapustenej na položený na terén (ak by hydrogeologická štúdia preukázala nevhodnosť zapustenia s ohľadom na prúdenie podzemných vôd) s prekrytým (presypaným) tunelom od 0,9 po 2,3 km. Našu petíciu požadujeme akceptovať pri rozhodovaní Ministerstva životného prostredia SR v Bratislave a požadujeme zaviazat' investora - Národnú diaľničnú spoločnosť, zapracovať ich do projektovej dokumentácie pre územné konanie.“

Petíciu podpísalo 870 občanov

Petícia za zmenu trasovania diaľnice D4

Petíciu za zmenu trasovania diaľnice D4 odovzdala zástupkyňa petičného výboru a poslankyňa BSK Anna Zemanová predsedovi BSK Pavlovi Frešovi. Bližšie informácie o petícii sme nezohľadnili.

Petícia „Zachráňme Marianku a jej okolie“

Občianska iniciatíva „Zachráňme Marianku“ organizuje petíciu proti výstavbe Mariánskeho tunela. Petícia nie je ukončená a jej úplné znenie je nasledujúce:

My, dole podpísaní občania Slovenskej Republiky, súc si vedomí, že výstavbou diaľničného úseku „Diaľnica D4, úsek Ivanka, sever – Záhorská Bystrica“, ďalej aj „Mariánsky tunel“

- sa navždy a nezvratne znehodnotí údolie medzi Záhorskou Bystricou, Mariankou a Stupavou, kde sa v malebnom údolí doposiaľ nerušene zrastali 3 uvedené obce;
- sa natrvalo zastaví rozvoj a utrpí neopakovateľná atmosféra Marianky – najstaršieho pútnického miesta na Slovensku;
- chce demokraticky zvolená vláda realizovať to, čo sa nepodarilo za 40 rokov totality komunistom – zničiť charakter, príťažlivosť a budúcnosť Marianky;
- bude celé okolie Marianky a Záhorskej Bystrice zamorené hlukom, emisiami a vibráciami šíriacimi sa z Mariánskeho tunela, zbytočne a nezmyselne umiestneného v tesnej blízkosti ľudských obydľí;
- utrpí flóra aj fauna CHKO Malé Karpaty, podzemné vody i legendárny svätý mariánsky prameň a komplexne celý ekosystém;
- panoráma údolia Marianky a Záhorskej Bystrice s hradom Pajštún a horizontom Malých Karpát bude zničená necitlivo a arogantne vysoko nad terénom položeným Mariánskym tunelom a navždy stratí prirodzené čaro a rekreačný potenciál pre obyvateľov, cyklistov, turistov, veriacich pútnikov a záhradkárov;

- sa nerieši žiadny podstatný dopravný problém v Bratislave a okolí; diaľničný obchvat D4 je síce dopravne mimoriadne dôležitý, avšak neexistuje žiadne presvedčivé odborné zdôvodnenie opodstatnenosti výstavby Mariánskeho tunela ako časti diaľničného obchvatu D4;
- sa zavŕši bezprecedentne neodborný a protiprávny postup prípravy Mariánskeho tunela; pri jeho príprave došlo k závažnému porušeniu slovenských i medzinárodných právnych noriem a dohovorov;

žiadame

Ivetu Radičovou, predsedníčku vlády Slovenskej republiky

Richarda Sulíka, predsedu Národnej Rady Slovenskej republiky

Jána Fígel'a, ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Józsefa Nagya, ministra životného prostredia Slovenskej republiky

a) okamžite zastaviť prípravné práce na Mariánskom tuneli (diaľničnom úseku „Diaľnica D4, úsek Ivanka, sever – Záhorská Bystrica“);

b) preskúmať a preukázať prioritu, opodstatnenosť, realizovateľnosť a verejný záujem na realizácii Mariánskeho tunela (diaľničnom úseku „Diaľnica D4, úsek Ivanka, sever – Záhorská Bystrica“) renomovanou nezávislou medzinárodnou inštitúciou;

c) postupovať pri plánovaní rozvoja diaľnic a cestnej siete, ich príprave a realizácii v súlade so zákonmi Slovenskej republiky a medzinárodnou právnou úpravou, vzťahujúcou sa na túto problematiku, ako i v súlade s oprávnenými záujmami obyvateľov Slovenskej republiky a v súlade s ochranou prírody a krajiny;

keďže v súvislosti s Mariánskym tunelom

a) nebol realizovaný a dodržaný zákonný proces posúdenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu „Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010“ podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, čo je v rozpore s vyššie uvedeným zákonom, so smernicou Rady 85/337/ES z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov niektorých verejných a súkromných projektov na životné prostredie ako aj v rozpore s Aahurským dohovorom, ktorý garantuje verejnosti prístup k informáciám o životnom prostredí, účasť na rozhodovacom procese a prístup k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia;

b) neexistuje relevantný dokument preukazujúci vykonanie výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru, vrátane preukázanej opodstatnenosti výstavby a budúceho využitia, ani objektívne zistené výsledky takéhoto výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru, pričom takýto postup vo veci navrhovania pozemných komunikácií bez uvedených podkladov a výskumov je porušením zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;

c) z dôvodov uvedených pod bodom a) a b) je odôvodnená obava, že došlo k porušeniu ústavného zákona č. 357/2004 Z.z. o ochrane verejného záujmu pri výkone funkcií verejných funkcionárov v znení neskorších predpisov;

d) z dôvodov uvedených v bode a), b) a c) je odôvodnená obava, že nedodržiavanie zákonných postupov je konaním v príkrom rozpore so zákonom č. 523/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy v znení neskorších predpisov.

Petíciu zostavil a podáva petičný výbor, zložený z nasledovných fyzických osôb:

1. Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava

2. Dušan Stateľov, Na Ovsisku 1, 900 33 Marianka

3. RNDr. Katarína Kminiaková, Bystrická 74, 900 21 Marianka

Na styk s orgánom verejnej správy v súlade s § 3 ods. 4 zákona č. 85/1990 Zb. o petičnom práve

bol určený: Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava

Občianske združenie Malé Karpaty – podnet namietajúci zákonnosť procesu prípravy a posudzovania navrhovanej činnosti „Diaľnica D4, úsek Ivanka, sever – Záhorská Bystrica“

MDVRR SR a MŽP SR bol dňa 03. 11. 2011 doručený list Generálnej prokuratúry Slovenskej republiky č. VI/1 Gd 544/11-5 zo dňa 31. októbra 2011 so žiadosťou o vyjadrenie k podnetu Občianskeho združenia Malé Karpaty (ďalej len „podnet“ a „žiadateľ“) namietajúcemu zákonnosť procesu prípravy a posudzovania navrhovanej činnosti „Diaľnica D4, úsek Ivanka, sever – Záhorská Bystrica“ (ďalej len „podnet“).

Podnet obsahoval 7 bodov, ktoré poukazovali na neposudzovanie strategického materiálu, ktorým by strategicky hodnotil umiestnenie D4 a verejnnosť sa mala možnosť k nemu vyjadriť.

Na podnet bolo v termíne obidvomi ministerstvami odpovedané. V čase vydania záverečného stanoviska nebol známy výsledok podnetu.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Posudok vypracovala fa. Geoconsult, s.r.o., Bratislava. Zodpovedný riešiteľ RNDr. Ivan Jakubis, Ing. Eva Volleková, Ing. Juraj Fürst, v novembri 2011.

Spracovatelia odborného posudku odporúčajú nasledovné riešenie:

- Posudzovanú diaľnicu D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica rozdeliť na dva parciálne úseky a to 1. úsek od MÚK Ivanka sever po MÚK Rača, 2. úsek od MÚK Rača po MÚK Záhorská Bystrica.
- Uvedené úseky je možné realizovať samostatne, pričom budú prevádzky schopné bez závažných technických úprav (modifikácia MÚK Rača podľa variantu 7c).
- 1. úsek realizovať v koridore variantu 7 v nadväznosti na predchádzajúci úsek D4 Jarovce - Ivanka sever, je však potrebné preveriť jeho výškové vedenie (zapustenie pod terén - presypaný tunel) v trase vedenej v blízkosti Vajnôr, pokiaľ to umožnia inžinierskogeologické a hydrogeologické pomery v predmetnom území.
- 2. úsek realizovať v trase variantu 7 c, je však potrebné realizovať ďalšie prieskumy a štúdie na optimalizáciu, resp. modifikáciu vedenia tunela z pohľadu vplyvov na životné prostredie.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Ako vyplýva z priebehu posudzovania, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie, ktoré sú uvedené v nasledujúcom:

Nulový stav

V súčasnosti je automobilová doprava vedená cez Bratislavu priesťahom po diaľnici D1 cez Einsteinovu ulicu a most Lafranconi, tunel Sitina na D2. V trase navrhovaných variantov 2 a 7 a ich modifikácií nie je okružná komunikácia. V masíve Malých Karpát v dotknutom území nie je žiadny cestný tunel. Na začiatku úseku okolo Vajnôr je krajina poľnohospodársky obrábaná, ktorá postupne prechádza do viníc. Za vinicami začína masív Malých Karpát, ktorý na druhej strane v okolí Marianky prechádza do poľnohospodárskej krajiny s lúčnymi spoločenstvami. V súčasnosti je v plánovanej trase voľné územie, ktoré je však atakované zástavbou Marianky s predpokladom ďalšej zástavby približujúcej sa k diaľnici.

V súčasnosti z hľadiska životného prostredia ide o tiché územia bez dopravy a jej vplyvov. Vizualizácia územia nie je narušená stavbami. V okolí Vajnôr je NPR Šúr a v trase sú lokality biotopov rôzneho stupňa ochrany.

Vplyvy z navrhovanej činnosti

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom a vibrácií v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je možné čiastočne minimalizovať vhodnou organizáciou stavebnej činnosti a zmierňujúcimi opatreniami. Prejazdy nákladnej automobilovej dopravy cez obce sa považujú za významný negatívny vplyv.

Výhodou predmetnej stavby je, že sa bude realizovať prevažne mimo zastavaného územia. Určitým nedostatkom sú však prístupy na stavenisko, ktoré nie je možné zabezpečiť bez využitia existujúcich ciest. Ako prístupové komunikácie k stavbe bude využitá existujúca cestná sieť a miestne komunikácie. Všetky prístupové cesty budú musieť byť v priebehu ďalších stupňov projektovej prípravy a pred zahájením prác prerokované s príslušnými orgánmi a obcami. V záujme minimalizácie vplyvov výstavby na dotknuté obyvateľstvo bude potrebné v rámci plánovania organizácie výstavby zabezpečiť postup stavebných prác tak, aby bolo možné čo v najkratšom termíne pre presun stavebnej mechanizácie a hmôt využívať plochy trvalého záberu v trase diaľnice.

Z hľadiska vplyvov počas výstavby diaľnice na obyvateľstvo možno hodnotené varianty 2 a 7, vzhľadom na prakticky podobné trasovanie a spôsob napojenia prístupových komunikácií, za rovnocenné. Určité rozdiely existujú v súvislosti s polohou variantov v k.ú Rača, kde sa vplyvy výstavby intenzívnejšie prejavujú v prípade variantov 2a, 2b.

Variant SPL vzhľadom na jeho polohu má podstatne rozdielne riešenie prístupov a samotného staveniska ako varianty 2 a 7.

Dotknutými obcami počas výstavby budú pri variantoch 2 a 7 MČ Bratislava - Vajnory, MČ Bratislava - Rača a Marianka, pri variante SPL Viničné, Slovenský Grob a Lozorno.

Zmiernenie negatívnych vplyvov počas výstavby diaľnice na životné prostredie sa dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach, pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc trvalého a dočasného záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami, čistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na prilahlé cesty, nepretržitým udrzovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti). V priebehu výstavby bude potrebná úzka spolupráca všetkých účastníkov stavby (objednávateľa, zhotoviteľa, stavebného dozoru i projektanta) so zástupcami dotknutých miest a obcí za účelom minimalizácie negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. Ešte v predstihu bude nevyhnutné zabezpečiť majetkoprávne vysporiadanie nehnuteľností na území celej stavby.

Kvantifikovať počet dotknutých obyvateľov je v prípade výstavby a prevádzky diaľnice D4, ktorá má nadregionálny význam obtiažne, pretože posudzovaná činnosť ovplyvňuje v širších súvislostiach aj obyvateľov mimo priamo dotknutého územia. Predpokladaný počet bezprostredne ovplyvnených obyvateľov v dotknutých obciach je zrejmý z demografických údajov, pričom sa jedná najmä o obyvateľov MČ Bratislava - Vajnory, MČ Bratislava - Rača a obce Marianka v prípade variantov 2 a 7. V prípade variantu SPL je možno považovať za bezprostredne ovplyvnených obyvateľov obcí Viničné, Slovenský Grob a Lozorno.

Vplyvy počas prevádzky

Vplyvy diaľnice počas prevádzky pôsobia predovšetkým na obyvateľstvo v jej bezprostrednom okolí a to nasledovnými nepriaznivými faktormi:

- hluk,
- znečistenie ovzdušia,
- scenéria územia, bariérový efekt
- kvalita života,
- sociálno-ekonomické prostredie.

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy diaľnice, technickým riešením a intenzitou dopravy. Je prirodzené, že vedenie trasy v blízkosti sídiel vyvoláva neporovnateľne väčšie vplyvy na obyvateľstvo, ako vedenie trasy v dostatočnej vzdialenosti mimo zastavané územie.

Posudzované varianty neprechádzajú priamo obytným územím, avšak v niektorých úsekoch sa k sídelným útvarom približujú. Ako potenciálne dotknuté možno preto označiť tieto lokality:

Varianty 2a, 2b, 7a, 7b a 7c

- MČ Vajnory – východný okraj – vzdialenosť cca 300 m od diaľnice
- MČ Rača – severovýchodný kraj – vzdialenosť cca 460 m od diaľnice
- Obec Marianka – severozápadný okraj – vzdialenosť cca 200 m od diaľnice

Variant SPL

- Obec Viničné – južný okraj – vzdialenosť cca 420 m od diaľnice
- Obec Slovenský Grob - severozápadný okraj – vzdialenosť cca 430 m od diaľnice
- Obec Lozorno – južný okraj – južný okraj cca 560 m od diaľnice

Pri hodnotení vplyvov na zdravie obyvateľstva sa vychádzalo z hlukovej a rozptylovej štúdie, ktoré sú súčasťou správy.

Hluk

Hluk patrí k typickým a závažným škodlivým faktorom životného prostredia. Rušivé pôsobenie hluku má takpovediac odlišné účinky počas dňa a počas noci.

Trasa diaľnice D4 sa vyhyba koncentrovanej zástavbe dotknutého územia, s výnimkou vstupov a výstupov z tunela Karpaty, kde sa dotýka rekreačných priestorov vinohradov v k. ú. Rača a v k.ú. Marianka, resp. časti zástavby obce Marianka. V tomto území na základe modelových výpočtov dôjde k prekročeniu hygienických limitov hluku. Zvyšok územia je mimo bezprostredného vplyvu navrhovanej trasy diaľnice D4, s rastúcou vzdialenosťou sa zväčšuje vplyv akustického útlmu.

Z výsledkov hlukovej štúdie vyplýva, že dominantnými zdrojmi z pohľadu hlukového zaťaženia v danom území sú diaľnica D1, ktorá dominuje extrémne vysokou dopravnou intenzitou, cesta I/2 a cesta II/502, ktoré prechádzajú priamo zastavaným územím. Najzložitejšia situácia bola identifikovaná na južnom okraji MČ Vajnory, čo však nie je vplyvom navrhovanej diaľnice D4, ktorá vedie v dostatočnej vzdialenosti od tejto mestskej časti, ale v dôsledku prevádzky diaľnice D1. Z hľadiska akustickej záťaže bol ako najvhodnejší vyhodnotený v správe o hodnotení variant 7b s riešením zapusteného tunela Vajnory a predĺžený tunel Karpaty, ktorý znižuje potreby na akustickú ochranu Marianky. Z hľadiska hlukovej záťaže je vedenie trasy diaľnice pre obyvateľov Marianky neprijateľné, pre obyvateľov Vajnory len v prípade zapusteného tunela podľa variantu 7b.

Znečistenie ovzdušia

Diaľnica D4 bude mať počas prevádzky charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Automobilová doprava je podľa zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilné zdroje. Diaľnica D4 je šírkovým usporiadaním riešená ako štvorpruhová komunikácia kategórie D26,5, s návrhovou rýchlosťou 120 km/hod. Na prekonanie horského masívu Malých Karpát je v trase všetkých variantov navrhnuté tunelové riešenie. Objekty tunelov - výduchy na portáloch a vetracích šachtách sú charakterizované ako stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.

Trasa diaľnice D4 vo všetkých posudzovaných variantoch prechádza územím CHVÚ Malé Karpaty, vyhláseným na účely zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov (v miestach portálov zasahujú len okrajovo, tunelom len podchádzajú CHVU, výduchové komíny ich však priamo zasahujú). Varianty 7a, 7b, 7c tunelovým úsekom (cca 1 km) podchádzajú ÚEV Homolské Karpaty, vyhlásené na účely ochrany biotopov európskeho významu a druhov živočíchov európskeho významu, s 2. stupňom ochrany.

Vzhľadom na hustotu cestnej siete v záujmovom území bol zhodnotený aj kumulatívny stav, tzn. okrem diaľnice D4 aj pôsobenie ostatných rozhodujúcich cestných ťahov v území - diaľnic D1 a D2 a ciest I/61, II/502 a I/2. V prípade variantu SPL bolo pri tomto kumulatívnom hodnotení uvažované aj s fungovaním preložky cesty II/502 ako obchvatu Pezinka.

Rozptylová štúdia bola vypracovaná za účelom posúdenia vplyvov prevádzky diaľnice D4 Bratislava v úseku Ivanka sever - Stupava na kvalitu ovzdušia v okolí dopravnej trasy. Posúdené boli kumulatívne vplyvy diaľnice D4 a ostatných hlavných cestných komunikácií v dotknutom území. Cieľom posúdenia bolo jednak porovnanie vypočítaných koncentrácií znečisťujúcich látok s hygienickými limitmi a jednak porovnanie variantov diaľnice D4, vrátane nulového variantu.

Z posúdenia vyplývajú tieto hlavné závery:

- obyvatelia v okolí dopravnej trasy diaľnice D4 nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy ani v jednom z posudzovaných variantov,
- prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri nepriaznivých rozptylových podmienkach,
- z výsledkov štúdie vyplýva, že dominantnými zdrojmi z pohľadu imisného zaťaženia v danom území sú diaľnica D1, D2 a cesta I/2,
- najnepriaznivejšia situácia bola identifikovaná na južnom okraji Vajnora, čo však nie je vplyvom samotnej diaľnice D4, ktorá vedie v dostatočnej vzdialenosti od tohto sídla, ale v dôsledku prevádzky diaľnice D1,
- nepriaznivá situácia bola identifikovaná aj v Stupave a v Lozorne, čo je však dôsledkom prevádzky cesty I/2, ktorá prechádza priamo týmito sídlami;
- rozdiely medzi jednotlivými variantmi sa prejavujú iba v obci Marianka, kde je ako najpriaznivejší variant z hľadiska imisnej záťaže variant 2b, prípadne 7b, 7c, ako najnepriaznivejší je vyhodnotený variant 2a.

Dá sa teda konštatovať, že príspevok z diaľnice D4 prispeje k súčasným množstvám emisií.

Vibrácie

Podľa skúseností z prevádzky ciest a diaľnic, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor. Pri tomto tvrdení sa opierame o výsledky monitoringu vibrácií realizovaného na niektorých úsekoch diaľnic, križujúcich obytné zóny v Bratislave. Tento vplyv možno vzhľadom na jeho vzdialenosť vedenia trasy od obytnej zástavby zanedbať.

Dopravná nehodovosť

Medzi ciele výstavby diaľnice je potrebné zaradiť i zlepšenie dopravno-bezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením časti dopravy mimo zastavanú časť sídiel, kde sú vysokým rizikom dopravnej nehodovosti chodci a cyklisti. Pri hodnotení prevádzkovania novej cestnej komunikácie hľadiska dopravnej nehodovosti vychádzame z predpokladu, že stiahnutie automobilovej dopravy z ciest zo zastavaných častí sídiel na novú komunikáciu je kladným faktorom. V zjednodušenom postupe je možné očakávať, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v zastavanej časti obcí vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú premávku. Z tohto pohľadu je smerodajným kritériom nižší podiel zostatkovej dopravy na pôvodných

komunikáciách.

Vplyvy na kvalitu a pohodu života

Pod narušením pohody a kvality života obyvateľstva rozumieme predovšetkým negatívne ovplyvnenie základných faktorov životného prostredia obyvateľov obcí (kvalita bývania, kvalita základných prvkov prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia, subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia, využívanie územia). Je samozrejmé, že počas priamych stavebných prác na výstavbe diaľnice sa dovtedajší zaužívaný spôsob života a kvalita životného prostredia zmenia, pričom tieto zmeny majú negatívny charakter, sú však dočasné. Po vybudovaní diaľnice niektoré negatívne vplyvy budú pretrvávať (zmenený vizuálny pohľad, bariérové efekty, zvýšenie hluku, presvetlenie nočnej krajiny).

Za ovplyvnenie faktorov pohody a kvality života možno považovať priame a nepriame dôsledky výstavby diaľnice a následne jej prevádzky (okrem vyššie uvedených), napr.:

- narušenie dlhoročne vnímanej percepcie krajiny (nové technické prvky v krajine),
- bariérový efekt diaľnice pre pohyb obyvateľstva najmä do lokalít aktívneho oddychu,
- dočasné obmedzenia na existujúcich turistických trasách a cyklotrasách,
- dočasné obmedzenia prístupu do viníc a záhradkárskeho osád.

Sociálno-ekonomické vplyvy

Na sociálno-ekonomické faktory bude negatívne pôsobiť najmä strata hodnoty nehnuteľného majetku (stavebné pozemky, rodinné domy a pod.) dotknutých obyvateľov v dôsledku zníženia kvality bývania v najbližšom okolí diaľnice.

Pozitívne vplyvy možno očakávať z pohľadu motoristickej verejnosti, kedy účinky posudzovanej činnosti sa prejavujú na dopravných parametroch prerozdelením dopravy po začatí užívania nového stavebného diela a dosahovaním vyššej prepravnej rýchlosti a bezpečnosti.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery.

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme v prípade navrhovaných variantov zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom diaľnice ako priamy vplyv
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv

Priame zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä hlbokými zárezmi, portálmi tunelov, samotnými tunelmi (hlbené, razené), nemenej aj vysokými násypmi a mostnými objektmi môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv. Uvedené vplyvy možno hodnotiť ako významné vo všetkých posudzovaných variantoch.

Medzi najvýznamnejší vplyv na horninové prostredie možno považovať razenie tunelov, pričom najkritickejším úsekom bude prechod tunelovej rúry cez poruchové a zvodnené zóny, resp. cez komplex karbonátov (variant SPL), kde možno očakávať skrasovanie hornín a výskyt podzemných priestorov (jaskyne) viazaných na systém Borinského krasu. Tieto predstavujú riziko nielen z hľadiska vplyvu na horninové prostredie, ale aj riziko geotechnické z pohľadu stability diela.

Ďalším z možných rizikových úsekov sú hlbené úseky tunelov, ale hlavne hlbený tunel Vajnory (varianty 2b, 7b), kde sa predpokladá pomerne rozsiahly zásah do zvodnených štrkových horizontov s náročným technickým zabezpečením stavebnej jamy.

Prítomnosť zvodnených poruchových zón a skrasovaných kavernóznych a silne priepustných karbonatických hornín, resp. priepustných zemín v povrchových polohách (štrkové sedimenty v úseku Vajnory-Rača) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia počas výstavby diaľnice a taktiež počas jej prevádzky pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné

látky. Únik nebezpečných látok do horninového prostredia by spôsobil trvalý, nezvratný stav s vyvolaním ďalších nákladov na potrebnú sanáciu vzhľadom na to, že prípadné znečistenie sa v prostredí priepustných hornín môže nekontrolovane šíriť, pričom nositeľom znečistenia býva spravidla prúdiaca podzemná voda.

Je potrebné pripomenúť, že v trase variantu SPL sa môžu vyskytovať staré banské diela.

Vplyv na klimatické pomery

Realizácia stavby nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazná. Zmeny mikroklimy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav a pod.) budú skôr vplývať na samotné dielo, resp. činnosti spojené s jeho prevádzkou. Uvedené nepriaznivé vplyvy klasifikujeme ako nevýznamné, charakter miestnej klímy sa zmení len tesne pozdĺž línie diaľnice v priemere o 1 až 3 %. Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno hodnotiť pre posudzované varianty ako minimálne.

Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby

sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy a z ťažkých stavebných mechanizmov. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky by podľa výpočtov rozptylovej štúdie nemali znečisťujúce látky, ktoré vyprodukuje predpokladaná dopravná situácia na diaľnici D4 v roku 2030, prekročiť limitné hodnoty. Najvyššie koncentrácie CO a NO₂ neprekročia limitné hodnoty ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach.

Pri posúdení kumulatívneho účinku, kde rozhodujúcim zdrojom znečisťovania ovzdušia z automobilovej dopravy v sledovanom území je existujúca cestná sieť, však dochádza pri nepriaznivých rozptylových podmienkach v bezprostrednom okolí k prekročovaniu limitnej hodnoty pre NO₂.

Z výsledkov rozptylovej štúdie vyplýva, že rozhodujúcim zdrojom znečisťovania ovzdušia z automobilovej dopravy v križovatke Ivanka sever (varianty 2a 7) je a bude diaľnica D1. Pri nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol výpočet spracovaný, dochádza v bezprostrednom okolí diaľnice D1 k cca 3 – násobnému prekročovaniu limitnej hodnoty pre NO₂. Krátkodobý imisný limit 200 µg/m³ je prekročovaný do vzdialenosti 350 – 400 m od diaľnice D1.

V križovatke Záhorská Bystrica (varianty 2 a 7) na znečisťovaní ovzdušia v predmetnom území sa budú podieľať 2 zdroje – diaľnica D4 a cesta I/2. K prekročovaniu limitných hodnôt v tomto území nedochádza ani pri nepriaznivých rozptylových podmienkach. Najbližšie k limitnej hodnote sa približujú koncentrácie NO₂.

Pri variante SPL dominantným zdrojom emisií v križovatke Chorvátsky Grob je diaľnica D1 a v križovatke Lozorno diaľnica D2. Limitné koncentrácie NO₂ v okolí týchto komunikácií sú pri nepriaznivých rozptylových podmienkach prekročené zhruba 1,5 až 2 – násobne. Vplyv samotnej diaľnice D4 je relatívne nízky, koncentrácie NO₂ z jej prevádzky dosahujú max. 20 % limitu. Ostatné znečisťujúce látky limity nedosahujú.

V ostatných úsekoch je trasa diaľnice D4 posudzovaných variantov vedená v dobre vetrateľnej krajine a mimo zastavané územie. Množstvo produkovaných imisií posudzovaných variantov predstavuje hodnoty pod hodnotami limitného znečistenia ovzdušia, a preto vplyvy počas prevádzky možno pokladať za minimálne.

Pri vedení diaľnice podpovrchovo (tunelom) nedochádza k priamemu znečisťovaniu ovzdušia okolia diaľnice, avšak v tuneli nahromadené znečisťujúce látky vo zvýšenej koncentrácii unikajú prostredníctvom výduchov do okolia portálov tunelov, resp. výduchov vetracích šácht. Podľa výsledkov rozptylovej štúdie môžeme konštatovať, že po uvedení stavby do prevádzky nedôjde k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v mieste portálov

a výdychov ani pri najnepriaznivejších podmienkach.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyvy na povrchovú vodu

Vplyvy na povrchové vody počas výstavby reprezentuje ohrozenie najmä kvality povrchových vôd vzhľadom na križovanie trasy navrhovaných variantov diaľnice s povrchovými tokmi, kde sa bude vykonávať stavebná činnosť (výstavba mostov, úpravy a preložky tokov), pričom niektoré z nich patria aj k vodohospodársky významným tokom (Suchý potok, Šúrsky kanál, Viničiansky kanál). Okrem povrchových tokov môže byť ohrozená kvalita vody v jazere na Lysom (variant 2 a 7), ktoré je priamo tangované výstavbou.

Počas prevádzky, mimo havarijných situácií, ovplyvnenie kvality povrchových vôd nepredpokladáme. Povrchové vody stekajúce z vozovky budú zachytávané cestnou kanalizáciou a pred vyústením do recipientu budú prečisťované cez odlučovače ropných látok.

Z hľadiska vplyvu na režim povrchových vôd predpokladáme významné ovplyvnenie nielen počas prevádzky, ale aj počas výstavby.

Počas výstavby, vzhľadom na predpokladané množstvo odvádzaných vôd pri razení tunelov, (predpokladané pomerne veľké množstvá horninovej vody najmä na východných portáloch) môže dôjsť k dočasnému zvýšeniu prietokov dotknutých tokov, čo môže mať vplyv najmä pri kumulácii vôd s vodami zrážkovými (extrémne množstvá) na povodňové stavy, najmä v k.ú. Vajnory. Taktiež pri čerpaní stavebných jám sa bude jednať o dočasne veľké množstvo vôd, čo môže ešte povodňovú situáciu významne zhoršiť (tunel Vajnory) taktiež v k.ú. Vajnory. Zásadné problémy je možné očakávať pri kumulácii všetkých nepriaznivých stavov (varianty 2 a 7), kedy sa do recipientov budú odvádzat' aj vody (dažďové aj splaškové) z navrhovaných zón (CEPIT, Vajnory-letisko, Vajnory - Nemecká dolina).

Počas prevádzky môžu nastať podobné povodňové problémy najmä pri variantoch 2 a 7, keď bude najvýznamnejším zdrojom odvádzaných vôd z diaľnice cestná kanalizácia a zachytená horninová voda z tunelov so všetkými kumulatívnymi stavmi uvedenými v predchádzajúcom.

Okrem uvedených problémov protipovodňovej ochrany môže byť nepriamo ovplyvnený režim povrchových tokov pri prechode tunelov cez poruchové zóny, kedy môže nastať pokles ich prietoku, resp. až vyschnutie tokov, ktorých pramenné oblasti sú práve viazané na vývery podzemných vôd v týchto zónach, pričom pri ich narazení a odvodnení v podzemí sa môže úplne zmeniť režim tokov (príklad prieskumnej štôlny Višňové). Najohrozenejším je práve tok Vydrice pri variante 2.

Z kvalitatívneho hľadiska k nepriamym vplyvom na povrchové vody (predpokladané zdroje kontaminácie) môže byť aj kontaminácia vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov a pod.

Vplyvy na podzemnú vodu

Ohrozenie kvality podzemných vôd počas výstavby môže nastať v prípade zásahu do zvodneného kolektora, kde je akumulovaná podzemná voda. U navrhovaných variantov je najkritickejším úsek Vajnory - Rača (variant 2b a 7b), kde sa predpokladá priamy zásah do kolektora podzemných vôd (štrkové horizonty) výstavbou tunela Vajnory. Určité ohrozenie kvality podzemných vôd môže spôsobiť stavebná činnosť pri zakladaní mostov, kedy budú musieť byť základové konštrukcie, vzhľadom na úroveň podzemnej vody, pod jej hladinou (predovšetkým úsek variantov 2 a 7 Vajnory-Rača). Najväčším rizikom je únik znečisťujúcich látok, ktoré sa v dobre priepustnom a obnaženom prostredí šíria pomerne rýchlo do okolia.

Všetky posudzované varianty predstavujú, okrem vplyvov na vodný režim a kvalitu povrchových vôd, aj významné ovplyvnenie hydrologického režimu masívu Malých Karpát pri razení tunela Karpaty, ako aj vplyv na hydrologický režim podzemných vôd pri hĺbených

častiach tunelov. Najhorší vplyv na vodné pomery preto predstavuje variant 2b a relatívne najmenší 7a.

V tunelových úsekoch najväčšie ovplyvnenie kvality podzemných vôd vo všetkých variantoch možno očakávať pri prechode razených častí tunelov cez poruchové a zvodnené zóny, resp. cez karbonatické horniny mezozoika pri úniku znečisťujúcich látok. Jedná sa o úseky:

- východnej časti územia svahov Malých Karpát (odľahčená zóna masívu s otvorenejším systém puklín a zlomov),
- v úsekoch s priebežnými SZ – JV systémami zlomov a sprievodných puklinových systémov,
- v zóne kontaktu kryštalinika a obalovej jednotky (vrstvy kremencov a pieskovcov) v dôsledku ich výrazného porušenia a rozpukania,
- v masíve vápencov, vplyv na krasový systém podzemných vôd najmä pri variante SPL (prechod tunela cez Borinský kras).

Z hľadiska vplyvu na režim podzemných vôd počas výstavby je možno očakávať dočasné aj trvalé zmeny v prúde podzemných vôd.

Dočasné zmeny môžu byť vyvolané počas nevyhnutného čerpania podzemných vôd pri odvodňovaní stavebných jám.

Trvalé zmeny režimu podzemných vôd možno predpokladať najmä pri variantoch 2b a 7b (vzdutie hladín bariérovým efektom tesniacimi prvkami pri zakladaní tunela Vajnory), resp. pri prechode razených tunelov cez zvodnené úseky (všetky varianty), pričom najkritickejším je prechod cez Borinský kras vo variante SPL, kde je priame ohrozenie (pokles hladín podzemných vôd) zvodneného kolektora, na ktorý sú viazané krasové vývery podzemných vôd (Limbašská vyvieračka, Medené Hámre a pod.).

V súvislosti s problematikou ovplyvnenia kvality a kvantity podzemných vôd počas výstavby v úsekoch razených tunelov je potrebné uviesť priamu väzbu existujúcich prameňov a pramenných oblastí na dotknuté kolektory podzemných vôd, ktoré pri narušení ich súčasného režimu môžu byť trvalo znehodnotené, pričom niektoré z nich sú zachytené a využívané ako vodné zdroje (oblasť Medených Hámrov, Svätý prameň v Marianke).

V úsekoch portálov a zárezov hĺbených častí tunelov možno očakávať trvalé zníženie hladiny podzemných vôd.

Počas prevádzky je prakticky možná len kontaminácia podzemných vôd pri nesprávnej prevádzke, resp. pri havarijných stavoch. Povrchové vody z vozovky, ktoré sa uvažuje odvádzať vsakovaním, budú pred zaústením do recipientu prečisťované cez odlučovače ropných látok, priame ohrozenie kvality podzemných vôd sa nepredpokladá (okrem havarijných stavov).

Pri vyššie uvedených predpokladaných trvalých zmenách v režime podzemných vôd možno predpokladať, že tieto vplyvy budú pretrvávať aj počas prevádzky diaľnice.

Z kvalitatívneho hľadiska k nepriamym vplyvom na podzemné vody (predpokladané zdroje kontaminácie) môže byť aj kontaminácia vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov a pod.

Z uvedeného vyplýva, že plánovaná stavba si bude vyžadovať z hľadiska ochrany vôd nadštandardné riešenia, nakoľko negatíva spôsobené výstavbou a prevádzkou nie sú minimalizovateľné bežnými technologickými postupmi.

Vplyvy na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky posudzovaných variantov na pôdu, je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčnosti časti pôdneho fondu. Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby posudzovanej komunikácie na pôdny fond môžeme zaradiť:

- vplyvy na stabilitu pôdy – degradácia fyzikálno – mechanických vlastností pôdy, v kombinácii s príslušnými reliéfno – klimatickými podmienkami je možný vznik a pôsobenie nepriaznivých procesov – najmä erózie pôdy
- vplyvy na kvalitu pôdy – podľa zmien produkčnej schopnosti pôdy a možnej kontaminácie pôd v okolí navrhovaných trás.

Uvedené vplyvy sa viažu prevažne na etapu výstavby a predstavujú hlavne riziko erózie a odplavenia pôdy v súvislosti s:

- výrubmi lesných porastov a manipuláciou s drevom
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybom stavebných mechanizmov

Pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych prípadoch daný vplyv nevratný. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Ak budú dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, bude možné riziko kontaminácie pôd v priebehu výstavby a vplyvom havárií úplne minimalizovať.

Prevádzkou diaľnice sa neočakáva významný vplyv na kvalitu pôdy, k nepriamemu znečisťovaniu pôdy dochádza prostredníctvom imisií, ktoré poškodzujú pôdu najmä toxickým pôsobením alebo zmenou pôdnej reakcie.

Všetky posudzované varianty predstavujú rozsahom pomerne značný záber hlavne poľnohospodárskych pôd. Ako rozhodujúci vplyv je považovaný celkový záber pôdy podľa jej bonity a teda záber pôdy vysokej kvality, potom strednej kvality a ako najmenší vplyv sa hodnotí záber pôdy nízkej kvality. V súvislosti s riešením diaľnice tunelmi, nepredpokladáme významnejší záber lesných pôd.

Na základe porovnaní záberov pôdy pri posudzovaných variantoch má najväčšie zábery variant SPL, najmenšie variant 7c.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Pri komplexnom posúdení variantov na faunu a flóru možno vplyvy identifikovať nasledovne:

Varianty 2a, 2b

Z vplyvov variantov na kvantitatívne a kvalitatívne zloženie fauny posudzovaného územia môžeme očakávať maximálne na úrovni zníženia počtu jedincov dotknutých populácií, v mnohých prípadoch sa bude jednať o dočasné zníženie počtu. Vymiznutie niektorých druhov sa nepredpokladá, pretože nebude zničený, ani poškodený žiadny jedinečný biotop, na ktorý by boli viazané špecifické druhy a dotknuté druhy fauny majú v území dostatok iných náhradných biotopov.

V prípade vplyvu na flóru sa pri realizácii variantov jedná prevažne o zásah do bežných ruderalných spoločenstiev s okrajovým zásahom do cennejších biotopov (botanicky pestré biotopy terasovitých viníc). Z výsledkov celoročného monitoringu je zrejmé, že žiadna zasiahnutá lokalita nevykazuje známky botanicky výnimočného, či viac cenného územia. Preto neočakávame väčší negatívny vplyv na rastlinné spoločenstvá.

Variant 7a, 7b, 7c

Z vplyvov variantov na kvantitatívne a kvalitatívne zloženie fauny posudzovaného územia môžeme očakávať maximálne na úrovni zníženia počtu jedincov dotknutých populácií, v mnohých prípadoch sa bude jednať iba o dočasné zníženie počtu. Vymiznutie niektorých druhov sa nepredpokladá. Je treba poznamenať, že vplyv na jednotlivé druhy a ich biotopy sa pri týchto variantoch očakáva v menšej miere (čo do počtu dotknutých jedincov aj rozsahu vplyvu) ako pri variantoch 2a respektíve 2b.

Vplyv na botanickú časť biotickej zložky možno zrovnáť s predchádzajúcimi variantmi 2a, 2b.

Ich vplyv sa odlišuje jedine v úseku východných svahov Malých Karpát, kde varianty 7a, 7b a 7c zasahujú podstatne menšiu časť botanicky pestrých biotopov terasovitých viníc.

Variant SPL

Z vplyvov variantu na kvantitatívne a kvalitatívne zloženie fauny posudzovaného územia môžeme očakávať maximálne na úrovni zníženia počtu jedincov dotknutých populácií, v mnohých prípadoch sa bude jednať iba o dočasné zníženie počtu. Vymiznutie niektorých druhov sa nepredpokladá.

Jedinou z významnejších botanických lokalít v trase variantu je Šalaperska hora. Hodnota tejto lokality spočíva predovšetkým v jej pestrom biotopovom zložení a potenciáli vytvorenia kvalitného biotopu do budúcnosti ako refúgia pre množstvo organizmov. V súčasnosti sa jedná o mladý biotop vyvíjajúci sa na mieste opustených sádov, viníc a úhorov. Vedenie diaľnice cez túto potenciálne významnú lokalitu bude znamenať jej predelenie a zánik časti lokality. Je treba poznamenať, že lokalita nie je v tejto oblasti jedinečná, ale pre štruktúru krajinej matrice veľmi cenná.

Botanicky cenná je lokalita medziportálového úseku tunelov Karpaty a Katušiná a to nie tak z hľadiska výskytu druhovej skladby, ale z hľadiska biotopu ako celku. Výstavbou diaľnice nedôjde k veľkému úbytku plochy biotopu, ale naruší sa kompaktnosť lesného porastu v širšom okolí a zníži sa botanická hodnota tejto lokality.

Vplyv variantu SPL na flóru možno definovať podobne ako pri ostatných variantoch. Jedná sa prevažne o zásah do ruderálnych spoločenstiev rastlín, biotopovo cenné lokality sú zasiahnuté iba okrajovo. Preto ani pri realizácii variantu SPL neočakávame významnejší negatívny vplyv na rastlinné spoločenstvá dotknuté týmto variantom.

Vplyv na ekologicky najvýznamnejšie lokality podľa výsledkov celoročného monitoringu bioty možno zhodnotiť nasledovne:

- Šalaperska hora – Lk I - výstavba diaľnice D4 vo variante SPL rozdelí lokalitu na dve časti, heterogenita územia sa zníži, čím sa obmedzia aj podmienky pre udržanie súčasnej biodiverzity. Znížením diverzity rastlinných spoločenstiev dôjde automaticky k zníženiu diverzity na nich viazaných živočíšnych druhov. Vhodnými opatreniami je však možné čiastočne nahradiť územie, ktoré bude zabrané telesom diaľnice.
- Medziportálový úsek pri variante SPL – Lk II - predstavuje cennú lokalitu, ktorá bude výstavbou výrazne narušená. Naruší sa celistvosť okolitého lesného komplexu a pribudli by mnohé rušivé vplyvy (hluk, emisie, invázne rastliny, údržba diaľnice) spojené s výstavbou a prevádzkou diaľnice. Navyše táto lokalita je súčasťou CHKO Malé Karpaty ako aj CHVÚ Malé Karpaty. Výstavbou a prevádzkou by bol nepriaznivo ovplyvnený aj predmet ochrany týchto chránených území.
- Ekotonová lokalita pri variante SPL, južne od obce Lozorno – Lk III - bude výstavbou fragmentovaná a do značnej miery bude ovplyvnené jej súčasné využívanie. Vplyvom dopravy na novovybudovanej diaľnici pribudne rušivý hluk, šírenie ďalších invázných druhov rastlín. Vysoký potenciál zvyšovania ekologického významu tejto lokality by bol eliminovaný, nakoľko by prestala byť atraktívna pre vtáctvo a ďalšie druhy živočíchov.
- Vplyv na lokalitu jazera na Lysom – Lk IV - bude výstavbou diaľnice D4 vo variantoch 2a, 2b, 7a, 7b a 7c pomerne významný. Zásahom do jeho južnej časti bude zmenšená vodná plocha a zničená časť brehového porastu. Dôjde k priamej likvidácii stanovišť niekoľkých rastlín a živočíchov a zníženiu významu tejto lokality ako refúgia či ekostabilizačného prvku v krajine.
- Vplyv na ekotonovú lokalitu na rozhraní lesa a viníc – Lk V - bude v prípade výstavby variantov 2a a 2b pomerne významný. Dôjde k záberu širokého pásu cenných biotopov s výskytom aj európsky významných druhov hmyzu a celkovému zníženiu diverzity biotopov (lesné biotopy, záhradné biotopy, vinohrady, tzv. rúny, remízky, vodný tok, brehové porasty

a iné). V konečnom dôsledku bude stavba diaľnice znamenať zníženie biodiverzity na lokalite a ústup jednotlivých druhov na podobné blízke lokality v okolí.

Realizáciou jednotlivých variantov budú dotknuté, okrem bežných ruderálnych biotopov (X), aj cenné biotopy národného aj európskeho významu.

V koridore variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c

Budú zasiahnuté cenné *biotopy národného významu* Ls2-Dubovo-hrabové lesy, Lk10-Vegetácia vysokých ostríc a pri variantoch 2a a 2b a Tr6-Teplomilné lemy. Z *biotopov európskeho významu* budú zasiahnuté Ls1-Lužné lesy, Ls5-Bukové a zmiešané bukové lesy, Vo2-Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition a Br4-Horské vodné toky a ich drevinová vegetácia s vrbou sivou.

Vplyvy na všetky biotopy budú prijateľné, ani v jednom prípade nedôjde k likvidácii celého biotopu, formou vhodných vegetačných úprav môže dôjsť k zlepšeniu stavu niektorých dotknutých biotopov.

V koridore variantu SPL

Budú zasiahnuté cenné *biotopy národného významu* Ls2-Dubovo-hrabové lesy, Ls6-Suchomilné borovicové a borovicové zmiešané lesy, Kr9-Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek a z *biotopov európskeho významu* biotopy Ls5-Bukové a zmiešané bukové lesy a Lk1-Nížinné a podhorské kosné lúky.

Na pozemku s parcelným č. 2124/1 v kat. úz. Vajnory, čo je cca 200 m od plánovanej trasy variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c bol zistený výskyt chráneného druhu národného významu - iskerníka bočnokvetého - *Ranunculus lateriflorus* DC, ktorý je chránenou rastlinou podľa § 33 a 34 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na väčšinu biotopov budú prijateľné. Ani v jednom prípade nedôjde k likvidácii celého biotopu, ale nie vždy bude možné dosiahnuť, formou vhodných vegetačných úprav, zmiernenie negatívnych vplyvov a to najmä v medziportálovom úseku tunelov Karpaty a Katušiná.

Výstavba bude predstavovať fragmentáciu územia podhorskej časti Malých Karpát a pomerne výrazný vplyv na odklonenie migrácie zveri od sídelných celkov tzv. veľkej Bratislavy. Tento vplyv sa znásobí plánovaným dobudovaním celého nultého diaľničného okruhu. Izolovanosť Bratislavy sa rozšíri na väčšie územie ako doteraz.

Z identifikovaných vplyvov na migráciu možno konštatovať nasledovné:

Koridor variantov 2a, 2b, 7a, 7b, 7c (mimo tunelových úsekov, ktoré sú z hľadiska migrácie bezproblémové) vedie bližšie k urbanizovanej krajine, narušenie migračných tras nie je významné, jedná sa prevažne o migrácie lokálneho rozsahu za potravou v závislosti na ročnom období a stave krajiny (napr. druhu pestovanej poľnohospodárskej plodiny). Miestne populácie živočíchov sú prispôbivé životu v blízkosti človeka, sú schopné sa rýchlo adaptovať na nový stav krajiny a zmeniť svoje súčasné migračné návyky.

Koridor variantu SPL vedie severnejšie od Bratislavy menej narušeným územím, negatívny dopad na migráciu živočíchov a ďalšiu fragmentáciu územia je preto väčší. Východná netunelová časť spôsobí úplnú priestorovú izoláciu medzi diaľnicou D1, súvislou zástavbou Bratislavy a takmer súvislou zástavbou pozdĺž cesty II/502 Rača – Pezinok. Západná netunelová časť variantu naruší migračné trasy zveri medzi lesom a polokultúrnou krajinou, kam migruje za potravou.

Na základe vyššie uvedených identifikovaných vplyvov je možné hodnotiť variant SPL s najväčším vplyvom na flóru, faunu, biotopy a migráciu, ktorý zasahuje najcennejšiu časť sledovaného územia.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinový obraz

Vplyvy na súčasnú štruktúru a využitie je preukázaný najmä záberom územia, ktoré je v súčasnosti využívané prevažne na poľnohospodárske účely, pričom v krajine pribudne nový líniový prvok, čím sa zmení celkový krajinový obraz doteraz vnímaného prostredia.

Výstavbou diaľnice dôjde k zásahu do scenérie krajiny a to predovšetkým pri budovaní dominantných telies križovatiek a mostov, vysokých násypov, portálových predzárezov tunelov a protihlukových bariér. Minimalizácia negatívneho účinku vedenia diaľnice je riešená variáciou jej nivelety najmä v blízkosti sídiel a chránených území (podpovrchové vedenie).

Od križovatky diaľnice D4 s diaľnicou D1 je trasa vedená rovinatým územím v okolí urbanizovaného územia MČ Vajnory cez poľnohospodársky intenzívne obhospodarované plochy polí. Diaľnica D4 je smerovo vedená prakticky v súbehu so Šúrsnym kanálom. Z pohľadov od mestskej časti Vajnory je diaľnica situovaná pred ním, čím vizuálne obmedzí viditeľnosť súčasnej krajiny a to najmä pri variantoch 2a, 7a a 7c, ktoré predstavujú nadúrovňové riešenie trasy diaľnice. Zahĺbením trasy diaľnice v súbehu s Vajnormi vo variantoch 2b a 7b sa tento negatívny faktor vnímania krajiny čiastočne eliminuje a scenéria krajiny s vhodnými vegetačnými úpravami môže byť pre obyvateľov Vajnory akceptovateľná.

Výraznejšie sa diaľnica uplatní v pohľadoch z úbočia viníc nad Račou, z vyššie položeného stanovišťa, pod hranicou lesa bude možné vnímať súbeh líniových koridorov. Pri variantoch 2a, 2b dôjde k ovplyvneniu diaľkových pohľadov, nakoľko bude na úpätí svahov odstránené vinice v širšom koridore vedenia diaľnice a bude narušený dochovaný vinohradnícky ráz krajiny. Tieto varianty budú na krajinu pôsobiť výrazným vplyvom a zasiahnu do typických znakov krajiny. Najmenší vplyv na krajinu budú znamenať varianty 7a, 7b a 7c, ktoré sú na území MČ Rača kratšie s priamym vstupom do masívu Malých Karpát a minimálnym zásahom do porastu viníc.

V k.ú. Marianka vychádzajú varianty diaľnice 2a, 2b, 7a, 7b, 7c na západnom úbočí Malých Karpát východne od Záhorskej Bystrice z tunela Karpaty. Z hľadiska vplyvov na vnímanie krajiny bude variant 2a znamenať výrazný zásah do krajiny pri vyústení západného portálu z dôvodu narušenia porastového plášťa lesa a najväčšieho zásahu do lesného porastu a priameho povrchového vedenia. Najmenší vplyv z hľadiska hodnotenia krajiny budú znamenať varianty 2b, 7b a 7c, ktoré sú od západného portálu zahĺbené a prekryté na úseku cca 1 km. V diaľkových pohľadoch budú varianty 2b, 7b a 7c skryté a vhodne zakomponované do krajiny. V blízkych pohľadoch sa variant negatívne prejaví len z bezprostredne blízkej vzdialenosti.

V prípade variantu SPL sú vplyvy najvýraznejšie a to z dôvodov – najdlhší riešený variant diaľnice D4, najväčší záber poľnohospodárskej pôdy s narušením koncepcie intenzívne obhospodarovaných plôch na území východne od Malých Karpát, vyústenie tunelových portálov v úseku medzi tunelmi Karpaty a Katušiná v lesnom poraste a tým narušenie homogenity lesného celku, narušenie krajinnej štruktúry v k.ú. Lozorna, kde portál vyúsťuje na úpätí masívu Malých Karpát.

Významným prvkom s následným ovplyvnením pohľadov v krajine budú portály tunelov, pričom bude potrebné ich dôsledne architektonicky začleniť ako nový krajinotvorný prvok do prírodného prostredia tak, aby boli minimalizované negatívne vplyvy vnímania nového technického prvku v prírodnej štruktúre územia. Naproti tomu vlastný tunel má len minimálny vplyv na štruktúru krajiny.

Začlenením hlavnej trasy diaľnice ako aj ostatných objektov do krajiny je predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu tlmenia hluku, zachytávania emisií, protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné aj životné prostredie. Na násypových a zárezových svahoch, v priestoroch vetiev križovatiek budú riešené zahustené kríkové výsadby a skupinové výsadby rôznych druhov stromov tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou výškovou a farebnou štruktúrou. Zároveň v miestach navrhovaných prechodov umožňujúcim migráciu zveri bude

pozdĺž oplotenia diaľnice riešená vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri ku týmto prechodom.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Národné chránené územia prírody a krajiny

Chránená krajinná oblasť Malé Karpaty

Všetky posudzované varianty sa v rôznej miere dotknú CHKO Malé Karpaty. Ich hlavný stret s týmto chráneným územím je však vyriešený vedením diaľnice tunelom, čím sa negatívny vplyv posudzovanej činnosti na toto územie prakticky eliminoval (okrem variantu SPL). V prípade variantov 2a, 2b, 7a, 7b a 7c sa jedná o jeden dlhý tunel cez celé územie CHKO zo zásahom len do okrajových hraničných zón chráneného územia (východný aj západný portál).

Pri variantoch 2 a 7 sa uvažuje aj s budovaním jedného tunelového výduchu, pri variante SPL až s dvomi, ktoré budú vyústené v centrálnej časti CHKO. Vplyv výstavby a prevádzky výduchov predpokladáme, že bude mať minimálny vplyv na okolitú faunu a flóru, nezasahuje žiadne cenné biotopy a nebude mať žiaden vplyv na predmet ochrany CHKO.

V prípade variantu SPL sa navrhuje výstavba dvoch tunelov (Karpaty a Katušiná) popod územie CHKO, avšak ich medzitunelový úsek v dĺžke cca 600 m prechádza povrchovým vedením priamo územím CHKO, čo v konečnom dôsledku znamená narušenie celistvosti CHKO, priamemu záberu časti územia, odlesneniu, úprave vodného toku a úprave lesných ciest v území. Západné vyústenie tunela Katušiná prechádza okrajom CHKO, čo však bude mať podobný efekt ako západné vyústenie tunela Karpaty pri variantoch 2 a 7.

Národná prírodná rezervácia Šúr

Okrajový zásah do NPR Šúr, resp. do jej ochranného pásma majú varianty 2a,2b,7a,7b,7c a to pri križovatke Ivanka sever (malý úsek pozdĺž západného okraja diaľnice D1, severne od križovatky). Pri strete ani pri vedení hlavnej trasy diaľnice D4 pozdĺž NPR Šúr smerom k MÚK Rača nedôjde k priamemu zásahu, ani výraznejšiemu negatívnemu ovplyvneniu tohto chráneného územia, ani jeho ochranného pásma, pretože kontakt s týmto územím je len okrajový, trasa je vedená prevažne poľnohospodársky využívaným územím a hranica NPR vedie z opačnej strany Šúrskeho kanála. Vzácné stredové časti rezervácie nebudú zasiahnuté a nedôjde k záberu biotopov vzácných mokrad'ových spoločenstiev. Ovplyvnenie vodného režimu tejto lokality sa nepredpokladá. Vplyvy stresových faktorov (hluk, osľňovanie, znečisťovanie ovzdušia) pochádzajúceho z výstavby a prevádzky bude minimalizovaný technickými opatreniami.

Maloplošné chránené územia

Maloplošné chránené územia nachádzajúce sa v posudzovanom území a to PR Jurské jazero, PR Pod Pajštúnom, PR Strmina, PR Zlatá studnička, CHA Svätajurské hradisko, PP Limbašská vyvieracka nebudú ani jedným z posudzovaných variantov zasiahnuté ani priamymi (výrub drevín, záber územia a pod.) ani nepriamymi vplyvmi (vplyv exhalátov, hluku a pod.), rovnako nebudú zasiahnuté ani ich ochranné pásma.

Chránené územia NATURA 2000

V posudzovanom území sa v rámci chránených území NATURA 2000 nachádzajú CHVÚ Malá Karpaty, ÚEV Homol'ské Karpaty a ÚEV Šúr. Najvážnejší stret posudzovaných variantov s týmito chránenými územiami je opäť riešený podpovrchovým vedením trasy tunelom a taktiež dostatočnou vzdialenosťou trasy jednotlivých variantov od týchto území.

Vzhľadom na to, že územia NATURA 2000 sú súčasťou CHKO Malé Karpaty, resp. súčasťou NPR Šúr, identifikované vplyvy pre chránené územia národného významu sú totožné aj pre územia NATURA 2000.

Výsledky posudzovania vplyvov diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica preukázali, že sa predbežne odhaduje významný negatívny vplyv variantov 2a,2b,7a,7b,7c diaľnice D4 počas

výstavby aj počas prevádzky na zmeny hydrického režimu územia NATURA 2000 SKUEV 0388 Vydrica, na ktorom sa vyskytujú prioritné biotopy a prioritný druh (viď tabuľka IV. 3. textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu).

Výsledky posudzovania taktiež preukázali, negatívny vplyv variantov 2a,2b,7a,7b,7c, SPL diaľnice D4 počas výstavby aj počas prevádzky, čo sa týka priameho zásahu do biotopov, hlukového a svetelného rušenia, strety s vozidlami, tzn. zabíjanie živočíchov na územie NATURA 2000 SKCHVU 014 Malé Karpaty - viď tabuľka IV.3. textovej prílohy č. 4 predmetného materiálu, pričom je potrebné poznamenať, že jednotlivé negatívne vplyvy posudzované v tabuľke by na dané územie pôsobili kumulatívne, čím dochádza k vyššiemu stupňu závažnosti celkového negatívneho pôsobenia diaľnice D4 na toto osobitne chránené prírodné územie, pričom by boli zasiahnuté aj cenné biotopy. Diaľnica D4 by v prípade jej realizácie mala nepriaznivý vplyv na integritu územia SKCHVÚ 014 Malé Karpaty.

Vplyvom na integritu území NATURA 2000 sa rozumie narušenie kvality lokality z hľadiska naplňovania ich ekologických funkcií vo vzťahu k predmetom ochrany – tzn., že nemožno vyhodnotiť vplyvy na predmety ochrany, bez zohľadnenia integrity a naopak. V dynamickom poňatí ide teda o schopnosť ekosystémov naďalej fungovať spôsobom, ktorý je priaznivý pre predmety ochrany z hľadiska zachovania, poprípade zlepšenia ich súčasného stavu. Tento pojem je tiež nutné chápať v širšom zmysle nielen topograficky či geograficky, ale tiež časovo, populačne a pod. Narušením integrity tak môže byť i ochudobnenie druhovej diverzity jednotlivých biotopov, prerušenie prirodzených komunikačných kanálov, migračných ciest alebo napr. zmeny ekosystémov spôsobené zanesením nových druhov.

Na základe v súčasnosti dostupných podkladov však nemožno presnejšie vyhodnotiť vplyv zmeny hydrických charakteristík na dotknuté územie. Bolo možné iba stanoviť mieru ovplyvnenia v krajne nepriaznivej situácii a to za stavu maximálnej drenáže vôd spôsobenej výstavbou tunela Karpaty, resp. Katušiná - variant SPL, čo môže byť faktor celkom zásadný, ovplyvňujúci integritu ÚEV Homol'ské Karpaty (varianty 7a, 7b, 7c a SPL) a ÚEV Vydrica (varianty 2a, 2b, 7a, 7b, 7c). Tento faktor tiež môže čiastočne narušiť integritu CHVÚ Malé Karpaty, nie však do tej miery, že by došlo k zásadnejšiemu ovplyvneniu predmetov ochrany.

Vplyvy na ochranu vodných zdrojov

Variant SPL prechádza v km 16,600 až km 19,400 pásom hygienickej ochrany zdrojov podzemných vôd II. stupňa (nerozlíšené), čo v prípade realizácie tohto variantu znamená priame ohrozenie zásob podzemnej vody vplyvom výstavby tunela.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Diaľnica D4 vo všetkých posudzovaných variantoch predstavuje nový líniový prvok v území, ktorý prichádza do konfliktu s množstvom prvkov územného systému ekologickej stability. Tunelové vedenie cez masív Malých Karpát však pri všetkých posudzovaných variantoch eliminuje vplyvy na množstvo kontaktov s prvkami ÚSES.

Pri variantoch 2a a 2b a budovaní mimoúrovňovej križovatky Ivanka sever bude len okrajovo zasiahnuté nadregionálneho biocentrum Šúr, zásah telesom diaľnice však neohrozuje jeho funkčnosť ani celistvosť. Za najvýznamnejšie možno považovať strety s miestnym biocentrom Hájs, v prípade výstavby diaľnice D4 v týchto variantoch dôjde k priamemu zásahu do biocentra a bude potrebná revitalizácia pre obnovenie jeho terajšej funkcie. Významne bude zasiahnutý aj biokoridor toku Struha (Vajnorský potok), ktorý bude jedenkrát križovaný a na úseku asi 380 m bude potrebná jeho preložka, čo na dlhú dobu obmedzí jeho funkčnosť ako regionálneho biokoridoru (hlavne počas výstavby diaľnice). Križovanie s biokoridorom Račianskeho potoka bude znamenať dočasné obmedzenie funkčnosti počas výstavby a trvalé obmedzenie priechodnosti pre vysokú zver z dôvodu nedostatočnej podchodovej výšky mostného telesa nad potokom.

Vetrací výdych na tuneli Karpaty je umiestnený v trase nadregionálneho biokoridoru prechádzajúceho hrebeňom Malých Karpát. Vzhľadom k šírke biokoridoru a charakteru porastu v okolí bude vplyv tunelového výdychu na funkčnosť biokoridoru minimálna.

Pri variantoch 7a, 7b, 7c bude vplyv na prvky ÚSES s menšími odchýlkami praktický totožný s identifikovanými vplyvmi variantov 2a, 2b popísaným v predchádzajúcom odseku, avšak okrem vplyvu vetracieho výdychu tunela Karpaty, ktorý pri týchto variantoch nezasahuje do nadregionálneho biokoridoru.

Vplyv variantu SPL na prvky ÚSES je možné charakterizovať menším počtom stretov, no s významnejšími následkami v prípade výstavby diaľnice D4 v tejto trase. V blízkosti MÚK Pezinok dôjde k niekoľko násobnému kríženiu miestneho biokoridoru Viničnianskeho kanála a trvalému obmedzeniu jeho funkčnosti z dôvodu nízkej podchodovej výšky pri mostných telesách. Výstavbou tejto križovatky dôjde pravdepodobne k trvalému znefunkčneniu miestneho biokoridoru kanála Mahulianka. Obmedzí sa rovnako aj miestny biokoridor 3 v katastri obce Lozorno, ktorý spája miestnu genofondovú lokalitu a lesný celok pri potoku Rakytov. Tunelový výdych v km 19,0 sa dotýka západného okraja nadregionálneho biokoridoru Nová hora – Ostrý vrch. Ostatné dotyky variantu SPL s prvkami ÚSES budú málo významné s okrajovým vplyvom.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Výstavba diaľnice D4 výrazne nezmení súčasné využívanie zeme v jej koridore. Prevažná časť územia v trase jednotlivých variantov sa využíva na poľnohospodárstvo, vinohradníctvo a lesné hospodárstvo.

Varianty 2 a 7 majú z hľadiska vplyvu na urbanizmus a využívanie zeme veľmi podobný charakter. Menované varianty sú spracované v súlade s územnými plánmi a nebudú vyžadovať demolácie trvalo obývaných ani priemyselných objektov.

Uvedené varianty prechádzajú v úseku medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Rača prevažne poľnohospodársky využívaným územím. Výstavbou diaľnice D4 v tomto úseku dôjde k trvalému záberu pôdy, a tak zníženiu výmery poľnohospodársky využívannej pôdy. Dôjde teda k zníženiu poľnohospodárskej produkcie a k dočasnému sťaženiu dostupnosti okolitých lánov hlavne v období výstavby.

V km 0,500 trasa diaľnice D4 koliduje s plochou rybníka (Na Lysom), čo spôsobí čiastočné zmenšenie jeho plochy, a teda obmedzí sa aj jeho chovná kapacita a akumulčná schopnosť prívalových vôd. V mieste MÚK Rača dôjde k záberu veľkej plochy viníc, a tak k obmedzeniu produkcie hrozna.

Pri variantoch 2a, 2b bude záber viníc najväčší rovnako sa zväčší aj úbytok produkcie hrozna v tomto území. Výstavba variantov 7a, 7b, 7c si však vyžiada taktiež likvidáciu viníc, avšak v menšej rozlohe ako pri variantoch 2.

Východný portál tunela Karpaty pri variantoch 2a, 2b sa nachádza v záhradkárskej kolónii a jeho výstavba si vyžiada demoláciu takmer 25 záhradných chatiek a rozdelí záhradkársku kolóniu na dve časti, čo by zjavne zmenilo využívanie tejto oddychovej a rekreačnej lokality. Vo variante 7 dôjde k demolácii iba jednej rekreačnej chatky.

Za západným portálom tunela Karpaty pri realizácii variantu 2a dôjde k trvalému záberu lesných pozemkov, poľnohospodársky využívaných pozemkov, ako aj k záberu časti starého ovocného sadu. Dôjde teda k zníženiu poľnohospodárskej produkcie a k obmedzeniu prístupu na poľnohospodársky využívané plochy hlavne počas výstavby diaľnice. Variant si vyžiada demoláciu asi 10 záhradných chatiek v záhradkárskej oblasti severne od obce Marianka. Vplyvom výstavby a následne prevádzky diaľnice D4 dôjde k obmedzeniu poľnohospodárskeho a z časti aj rekreačného využívania lokality od západného portálu tunela Karpaty po MÚK Záhorská Bystrica. Pri realizácii variantu 2b sa miera vplyvu počas prevádzky minimalizuje (predĺženie hlbenej časti tunela Karpaty). Hĺbený tunel bude presýpaný zeminou a bude možné ďalšie využívanie tohto územia po km 15,268. V dôsledku prekrytia hĺbenej časti tunela a jej

rekultivácie sa zmiernia trvalé vplyvy na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality. Variant 7a si nevyžiada v blízkosti západného portálu zásah do lesných pozemkov a časti záhradkárskej kolónie, čím sa zníži rozsah vplyvu na využívanie okolia diaľnice D4 (poľnohospodárske a rekreačné účely) za západným portálom tunela Karpaty oproti realizácii variantu 2a.

Varianty 7b a 7c s predĺženým tunelom po km 15,200 budú mať najmenší vplyv na využívanie zeme a urbanizmus tejto lokality, nakoľko 550 m tunela bude konštruovaných ako presypaný tunel s možnosťou ďalšieho využitia prekrytej časti, a tak minimalizácie vplyvu na poľnohospodársku činnosť v okolí a rekreáciu.

Variant SPL prakticky od začiatku v MÚK Chorvátsky Grob prechádza iba poľnohospodársky využívanou krajinou až po km cca 10,3. Vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D4 je teda možné očakávať na znížení poľnohospodárskej produkcie v území a zmene dostupnosti jednotlivých lánov. Medzi kanálom Šúr a železnicou dôjde v nevyhnutnom rozsahu (pri budovaní mostného objektu) k zmene využívania pozemkov určených na záhradkárčenie. Medzi cestou II/502 a východným portálom tunela Karpaty trasa diaľnice D4 prechádza vinicami, ktorých záberom sa zníži produkcia hrozna v tejto lokalite. Medzi portálmi tunelov Karpaty a Katušiná dôjde k záberu lesných pozemkov a zmene ich využívania. Za západným portálom tunela Katušiná diaľnica prechádza iba poľnohospodársky využívanou krajinou, čiže obmedzenia a zmeny využitia územia sa budú dotýkať iba poľnohospodárskej produkcie.

Preložka cesty I/2 sa v prípade realizácie variantu SPL dotkne priemyselnej zóny juhozápadne od MÚK Lozorno (prechádza cez novopostavenú halu), teda bude potrebné navrhnuť nové trasovanie, resp. demoláciu niekoľkých novopostavených priemyselných objektov. Ponechaním súčasného trasovania preložky cesty I/2 by došlo k rozdeleniu priemyselnej zóny na dve časti.

Nakoľko variant SPL nie je zaznačený v žiadnom ÚP, pri jeho ďalšej projektovej príprave a začlenení do územných plánov by v rámci ÚP zabral pozemky v terajšej dobe určené na poľnohospodársku činnosť, ovocné sady a vinice.

Varianty diaľnice sú situované mimo súčasného intravilánu dotknutých obcí, pričom ale budú v kolízii s existujúcimi komunikáciami, vodnými tokmi, inžinierskymi sieťami, hydromelióraciami a pod., pričom tieto sú riešené formou preložiek a úprav. Taktiež je potrebné rešpektovať aj plánované investície (technická rezerva 400/110/22 kV Vajnory).

Pri vedení diaľnice v blízkosti ochranných hrádzí Šúrskeho kanála možno očakávať vplyv na jeho stabilitu najmä v súvislosti s navrhovaným poldrom na zachytenie prívalových vôd.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Výstavba diaľnice D4 pri variantoch 2 a 7 si vyžiada presunutie, alebo demoláciu dvoch kamenných krížov a jednej kaplnky pri obci Marianka, východný portál tunela Karpaty pri posudzovaných variantoch si vyžiada zásah do kamenných násypov tzv. rún, ktoré boli tvorené stáročia na východných svahoch Malých Karpát pri budovaní terasových viníc. Tieto však nie sú zaradené v ústrednom zozname kultúrnych pamiatok. Iné vplyvy na kultúrne a historické pamiatky sa pri budovaní ktorejkoľvek z posudzovaných variantov nepredpokladajú.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na základe podkladov z archeologického prieskumu sa v trase variantov 2 a 7 predpokladá kontakt so 17-timi evidovanými archeologickými lokalitami. Z toho 7 lokalít je priamo v trase uvedených variantov, 8 lokalít je v blízkosti samotného telesa diaľnice D4 a je pravdepodobné, že výstavbou diaľnice budú zasiahnuté, dve lokality sa nachádzajú nad razeným tunelom Karpaty, ich znehodnotenie sa samotnou výstavbou ani prevádzkou diaľnice D4 nepredpokladá.

V prípade realizácie variantu SPL bude dotknutých 6 známych archeologických lokalít. Z toho 5 archeologických lokalít sa nachádza priamo v trase variantu SPL a jedna lokalita sa nachádza nad razeným tunelom Karpaty a jej znehodnotenie sa nepredpokladá.

Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality

Nakoľko sa všetky paleontologické a významné geologické lokality v posudzovanom území nachádzajú mimo trasy jednotlivých posudzovaných variantov ich znehodnotenie, prípadne ich zánik spôsobený výstavbou a prevádzkou diaľnice D4 možno prakticky vylúčiť. Vplyv diaľnice D4 na tieto lokality sa nepredpokladá.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

V sledovanom regióne možno ako kultúrne hodnoty nehmotnej povahy definovať tradíciu mariánskych pútí v obci Marianka, ako aj tradície spojené z pestovaním vinnej révy v celom malokarpatskom regióne. Vplyv na tieto tradície sa posudzovanými variantmi nepredpokladá.

Iné vplyvy

Vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru

Vplyvy počas výstavby

Diaľnica v navrhovaných variantoch je situovaná v novej polohe. Počas výstavby bude stavenisko rozdelené na viacero úsekov vzhľadom na celkovú dĺžku úseku a na množstvo prekážok. Stavenisko bude prístupné po existujúcej cestnej sieti a po miestnych, poľných a lesných prístupových cestách, resp. po dočasných prístupových cestách vybudovaných v rámci stavby.

Križovatky však budú realizované v kolízii s premávkou na diaľnici D1, D2, ceste I/2 a ceste II/502, ktoré sú už v súčasnosti značne zaťažené, pričom dôjde k podstatnému obmedzeniu verejnej premávky a práce sa budú môcť realizovať po etapách s obmedzením dopravy, čo môže spôsobiť najmä v špičkách dopravný kolaps.

Vplyvy počas prevádzky

Vybudovanie diaľnice bude mať pozitívny vplyv na dopravu v celom dotknutom regióne. Riešený úsek diaľnice D4 má veľký dopravný význam aj z hľadiska koncepcie rozvoja základnej a nadradenej cestnej siete a v komplexnosti celého ťahu D4 má vplyv aj pre medzinárodné dopravné väzby, nakoľko bude plniť významnú dopravnú funkciu v rámci medzištátnych dopravných vzťahov v hospodársky a ekonomicky silnom regióne.

Vplyv na existujúce a plánované cyklotrasy

Diaľnica D4 križuje aj existujúce a plánované cyklotrasy. Tieto kolízie sú rešpektované v technickom návrhu diaľnice a ich funkčnosť bude zachovaná.

Vplyv na projekt „Zelené plúca Bratislavy“

Z komplexného hľadiska pri vyhodnotení vplyvov vybudovania diaľnice D4 na projekt „Zelené plúca Bratislavy“ a navrhnutí eliminačných opatrení je možné konštatovať minimálny až mierny vplyv na hlavné a čiastkové ciele projektu. Územne nebudú narušené možnosti rozvoja ďalších aktivít v rámci projektu, nakoľko bude zabezpečená celková priechodnosť územia. S rešpektovaním hlavných aktivít programu, je možné podľa potreby v súlade s navrhovanými eliminačnými opatreniami navrhnúť v blízkosti diaľnice D4 nové plochy s ekostabilizujúcou funkciou v území.

Vplyv na lokality Vrchná hora a Vajnorská hora

„Vajnorská hora“ je miestny názov pre lokalitu v CHVÚ Malé Karpaty, vplyv na toto chránené územie sústavy NATURA 2000 je popísaný v príslušnej časti správy.

„Vrchná hora“ predstavuje lokalitu plánovaného vyhlásenia chráneného územia, v súčasnosti chatárskej rekreačnej oblasti, ktorá sa rozprestiera v okolí vrchu s rovnomenným názvom severne od obce Marianka. Rekreačná oblasť je situovaná medzi juhozápadne orientované svahy starých vinogradov a lesný komplex Malých Karpát. Diaľnica D4 sa priamo nedotýka tejto lokality a prechádza posudzovanými variantmi 2 a 7 vo vzdialenosti cca 300 – 500 m od nej, vplyv na prírodné prostredie lokality sa nepredpokladá. Vplyv diaľnice D4 na využitie územia

z pohľadu rekreácie možno očakávať zvýšeným hlukom. Hlukovou štúdiou sa nepreukázal negatívny nadlimitný dopad hluku z dopravy na túto lokalitu. Preto je možné konštatovať iba mierne negatívny vplyv na túto rekreačnú oblasť.

Vplyv na poľovnícke revíry

Za priamy negatívny vplyv je považované vedenie diaľnice centrálnou časťou poľovného revíru, čo spôsobí jeho rozdelenie a narušenie spojitosti. Ako nepriamy vplyv je hodnotené vedenie diaľnice po hranici, alebo v blízkosti poľovného revíru. Priamo alebo nepriamo dotknuté revíry sú prevažne poľného typu, výnimočne lesného typu.

Vedenie vysokého napätia

Ani jeden z variantov sa kolíziou s elektrickou stanicou a jej pripojovacími vedeniami ZVN a VN nezaobrá, hoci v platnom územnom pláne Bratislavy pôvodné dopravné riešenie križovatky Vajnory je skordinované s energetickými zariadeniami v dotknutom území.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Prevádzkové riziká počas výstavby možno identifikovať nasledovne:

- geotechnické riziká
- riziká výskytu podzemných priestorov a jaskýň v trase tunela
- technologické riziká výstavby s dôrazom na tunel
- znečistenie biotopov, povrchových, podzemných vôd a horninového prostredia pri úniku ropných látok zo stavebných strojov
- havárie a požiar
- povodne
- kolízie s migrujúcou zverou
- zlyhanie ľudského faktora, terorizmus

Počas prevádzky možno identifikovať nasledovne:

- závažné dopravné nehody
- zlyhanie prevádzkovej technológie v tuneloch a požiar
- extrémne klimatické podmienky
- povodne
- výpadok energetických zdrojov
- zlyhanie ľudského faktora, terorizmus

Možno konštatovať, že v hodnotenej oblasti sa nevyskytujú zdroje s neprijateľným rizikom pre spoločnosť, ak budú prísne dodržiavané opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov na životné prostredie a dodržiavané všetky prevádzkové a havarijné plány.

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

Súvislá európska sústava chránených území je definovaná v § 28 zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení. Jej cieľom je zachovať priaznivý stav biotopov európskeho významu a priaznivý stav druhov európskeho významu. Sústavu NATURA 2000 tvoria „chránené vtáčie územia (CHVÚ)“ a „územia európskeho významu (EVÚ)“.

V trase navrhovaných variantov sa nachádzajú nasledovné územia NATURA 2000:

SKCHVÚ014 Malé Karpaty - stanovené vyhláškou MŽP SR č. 216/2005 Z.z. účinnej od

1.6.2005, pričom všetky posudzované varianty sa v miestach portálov tunela Karpaty (var. 2 a 7), resp. východného portálu tunela Karpaty a západného portálu tunela Katušiná (var. SPL) okrajovo dotýkajú tohto chráneného územia. Priamo v území CHVÚ sa nachádzajú západný portál tunela Karpaty a východný portál tunela Katušiná vrátane medzportálového úseku diaľnice, rovnako aj miesta vetracích šácht tunelov v hodnotených variantoch sú umiestnené v CHVÚ.

Identifikované vplyvy navrhovaných variantov na CHVÚ sú nasledovné:

variant 2a:

- priamy záber (výstavba aj prevádzka),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba aj prevádzka),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba aj prevádzka),
- nepriamy vplyv - zmena hydrických pomerov územia ovplyvnených výstavbou tunela,

variant 2b:

- priamy záber (výstavba, počas prevádzky menší vplyv ako variant 2a vzhľadom na realizáciu presypaného tunela na západnej strane a posunutie portálu mimo CHVÚ),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba, prevádzka detto ako záber),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba, prevádzka detto ako záber),
- nepriamy vplyv - zmena hydrických pomerov územia ovplyvnených výstavbou tunela,

variant 7a:

- priamy záber (výstavba aj prevádzka),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba aj prevádzka),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba aj prevádzka),
- nepriamy vplyv - zmena hydrických pomerov územia ovplyvnených výstavbou tunela

varianty 7b, 7c:

- priamy záber (výstavba, počas prevádzky menší vplyv ako variant 2a vzhľadom na realizáciu presypaného tunela na západnej strane a posunutie portálu mimo CHVÚ),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba, prevádzka detto ako záber),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba, prevádzka detto ako záber),
- nepriamy vplyv - zmena hydrických pomerov územia ovplyvnených výstavbou tunela,

variant SPL:

- priamy záber (výstavba aj prevádzka),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba aj prevádzka),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba aj prevádzka),
- nepriamy vplyv - zmena hydrických pomerov územia ovplyvnených výstavbou tunela a znečistenie vodného prostredia počas výstavby aj prevádzky (bezmenný lesný toku v oblasti medzi tunelom Karpaty a Katušiná, ktorý veľmi pravdepodobne slúži ako potravná základňa hniezdiacim bocianom čiernym, pričom tento tok bude pravdepodobne slúžiť aj ako jeden z recipientov vôd odvádzaných z diaľnice),

SKÚEV0104 Homol'ské Karpaty - stanovené výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. 7. 2004, pričom variant 7 podchádza ÚEV tunelom Karpaty podobne ako tunel Karpaty vo variante SPL. Variant 2 je vedený tunelom mimo predmetné územie. Priamo v území ÚEV sa nachádzajú miesta vetracích šácht tunela Karpaty vo variante SPL.

Identifikované vplyvy navrhovaných variantov na CHVÚ sú nasledovné:

variant SPL:

- priamy záber (výstavba aj prevádzka - vetracie šachty, prístupové cesty),

- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba aj prevádzka - vetracie šachty, prístupové cesty),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba aj prevádzka - vetracie šachty, prístupové cesty),

varianty 2 a 7:

- priamy záber (výstavba aj prevádzka - prístupové cesty k vetracím šachtám),
- stresové vplyvy - hlukové a svetelné rušenie (výstavba aj prevádzka - prístupové cesty k vetracím šachtám),
- kolízia s prechádzajúcimi vozidlami (výstavba aj prevádzka - prístupové cesty k vetracím šachtám),

SKÚEV0279 Šúr - stanovené výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, trasa diaľnice je vedená mimo tohto územia, hranica ÚEV sa nachádza cca 500 m severne od variantov 7a, 7b, 7c, a 2a, 2b v rozmedzí km 1,500 až 3,500.

varianty 2 a 7:

- nepriamy vplyv s malou pravdepodobnosťou - hlukové a svetelné rušenie, zmena hydrického režimu (výstavba aj prevádzka)

variant SPL:

- bez vplyvu

SKÚEV0388 Vydrica - stanovené výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, hranica chráneného územia sa nachádza cca 6,500 km južne od tunelového vedenia variantov 2a, 2b.

variant 2:

- nepriamy vplyv - zmena hydrického režimu, znečistenie vodného prostredia (výstavba aj prevádzka)

variant 7:

- nepriamy vplyv s malou pravdepodobnosťou - zmena hydrického režimu, znečistenie vodného prostredia (výstavba aj prevádzka)

variant SPL:

- bez vplyvu

SKÚEV0089 Martinský les - stanovené výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, hranica chráneného územia sa nachádza cca 2,200 km severne od variantu SPL.

všetky varianty:

- bez vplyvu

VI. ZÁVERY

Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti (vrátane vplyvov kumulatívnych) na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, stanoviska orgánov a organizácií príslušných pre navrhovanú činnosť a dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviska obyvateľov žijúcich v záujmovom území a ďalších zástupcov verejnosti, za súčasného stavu poznania

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v časti VI/3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch

projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčany variant

Ministerstvo životného prostredia SR na základe priebehu celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti (technická dokumentácia, zámer, správa o hodnotení, stanoviská, záznamy z verejných prerokovaní, odborný posudok) odporúča nasledujúci postup pri ďalšej príprave navrhovanej činnosti - posudzovaný úsek diaľnice projekčne aj stavebne rozdeliť na dve parciálne časti:

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

Úsek Ivanka sever – križovatka Rača

sa odporúča v koridore variantu 7b, alebo v jeho modifikovanej verzii z polozapustenej na položený na 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 Vajnôr - zapustenie diaľnice pod terén,
- križovatku Rača riešiť v nevyhnutnom rozsahu pre sprevádzkovanie tohto úseku,
- prípravu a výstavbu úseku Ivanka sever – križovatka Rača odporúčame časovo zosúladiť s prípravou a výstavbou predchádzajúceho úseku Jarovce - Ivanka sever,
- dodržať ďalšie navrhované opatrenia uvedené v odporúčaných podmienkach pre etapu výstavby a prevádzky činnosti.

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.

Technickým podkladom pre ďalšie posúdenie bude doplňujúca technická štúdia s riešením diaľnice v širšom koridore variantu 7 so zameraním na riešenie:

- optimálneho smerového a výškového vedenia trasy diaľnice, optimálneho zahĺbenia diaľnice pod terén na základe výsledkov orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, zhodnotenia geotechnických rizík, resp. ďalších potrebných prieskumov a štúdií a podkladov (napr. vizualizácií pre prácu s verejnosťou),
- optimalizovania environmentálno – technického návrhu tunela Karpaty.

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti

Z návrhu technického riešenia, jeho environmentálneho hodnotenia v správe, pripomienok a stanovísk orgánov, organizácií, VÚC, miest, obcí, verejnosti, zainteresovanej verejnosti a názorov pri verejnom prerokovaní, ako aj na základe odporúčaní odborného posudku, stanovujeme okrem vyššie uvedených, aj ďalšie podmienky pre prípravu a realizáciu „Diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica“.

a /opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy pre odporučený variant - 1. časť Ivanka sever - Rača

1. realizovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov upresniť environmentálno-technické riešenie stavby s dôrazom na možnosti zapustenia diaľnice pod terén (presypaný tunel) v blízkosti Vajnor s rešpektovaním súčasnej aj rozvojovej zástavby (Nemecká dolina),
2. na základe výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu overiť možnosti navrhovaného vsakovania vôd z vozovky diaľnice po jej prečistení v ORL, taktiež optimalizovať technické riešenie a umiestnenie suchého poldra a posúdiť vplyv výstavby a prevádzky diaľnice na stabilitu hrádze Šúrskeho kanála, optimalizovať zakladanie samotného telesa diaľnice a mostov,
3. upraviť smerové vedenie, pokiaľ to bude technicky možné, v úseku kolízie diaľnice s rybníkom na Lysom tak, aby diaľnica nezasahovala do jeho vodnej plochy a brehových porastov, resp. celý úsek premosťovať predĺžením mostu nad potokom Strúha (Vajnorský potok),
4. upraviť smerové (oddialenie) a výškové (zníženie nivelety) vedenie diaľnice v km 2,5-3,5 kde je trasa diaľnice najbližšie k NPR Šúr, pokiaľ to bude technicky možné (v tomto úseku je v súčasnom riešení nevyhnutné preložiť potok Strúha, ktorý je zároveň aj biokoridorom, čiže oddialením diaľnice nedôjde k inému ovplyvneniu, aké bolo identifikované v hodnotiacej dokumentácii, zároveň je v tomto úseku aj kontakt s hranicou plánovanej výstavby CEPIT-u),
5. v technickom riešení rešpektovať ochranné pásma dotknutej infraštruktúry (ochranné pásma ciest, železníc, produktovodov, letiska, energetických rozvodov, kanalizácií, hydromeliorácie a pod.), podmienky správcov pri ich úprave, prípadne preložke, rešpektovať aj plánovaný rozvoj infraštruktúry (napr. preložka cesty II/502, technická rezerva 400/110/22 kV Vajnory a pod.),
6. v technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov, sklony svahov násypov a zárezov navrhnuť na základe výpočtu stability, v prípade potreby zmenšiť zábery a navrhnuť príslušné technické riešenie,
7. navrhnuť skladbu zemného telesa diaľnice, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby (vzhľadom na predpokladané časové posunutie výstavby tunela, nebude možné počítať s vyťaženou rúbaninou), v prípade nedostatku pre násypové teleso diaľnice využiť miestne zdroje zemín (neotvárať nový zemník),
8. aktualizovať dopravno-inžinierske podklady (vrátane kolektorov) s ohľadom na miestne a regionálne dopravné vzťahy v dotknutom území Bratislavy a VÚC Bratislavského kraja a plánovaný rozvoj územia,

9. podľa výsledkov dopravnno-inžinierskych podkladov a optimalizácie trasy diaľnice aktualizovať hlukovú a rozptylovú štúdiu samostatne pre diaľnicu a pre kolektory a ich kumulatívny stav podľa platnej legislatívy vo vzťahu k súčasnej a plánovanej (Nemecká dolina) zástavbe v k.ú. Vajnory, ale aj k chráneným územiám (NPR Šúr) a prvkom ÚSES (MBc Háj),
10. v hlukovej a rozptylovej štúdii zohľadniť kumulatívny stav (D1, II/502, železnica),
11. podľa výsledkov hlukovej štúdie aktualizovať navrhované umiestnenie a technické riešenie protihlukových stien, ktoré je potrebné komplexne riešiť s ohľadom na dotknuté územie,
12. protihlukové steny navrhnuť z materiálov, ktoré zabezpečia minimalizáciu kolízií bariér s prelietajúcimi vtákmi (nepriehľadné steny a pod.),
13. podľa výsledkov rozptylovej štúdie navrhnuť opatrenia (vegetačné úpravy),
14. stanoviť presné hydrologické údaje dotknutých vodných tokov s dôrazom na posúdenie ich kapacity pre odvádzanie vôd z diaľnice a možného ovplyvnenia kvality povrchových vôd z dôvodu zmeny režimu (zohľadniť aj riešenie odvodnenia tunela Karpaty),
15. optimalizovať odkanalizovanie diaľnice s ohľadom na limitnú kapacitu recipientov, navrhnuť odlučovače ropných látok s prečisťovaním vôd podľa požiadaviek vodohospodárskeho orgánu, retenčné nádrže a pod., rešpektovať požiadavku MČ Rača, aby v období výstavby diaľnice a následne jej prevádzky bolo technicky doriešené odvádzanie zachytených vôd do vhodného recipientu tak, aby tieto neohrozovali povodňový stav v k.ú. Rača a to ani zvýšením hladiny podzemných vôd,
16. v spolupráci so SVP, š.p. technicky preriešiť návrh odporúčaného suchého poldra medzi kanálom Šúr a diaľnicou D4, ktorého potreba je zdôvodnená v časti „Vplyv na protipovodňovú ochranu MČ Vajnory“,
17. rešpektovať stanovisko SVP, š.p. OZ Bratislava ohľadne dodržania šírky manipulačných pásov tokov a ochranných hrádzí (pri vodohospodársky významnom toku 10 m od brehovej čiary, resp. od vzdušnej a návodnej päty hrádze - Šúrskeho kanál, pri drobných tokoch 5 m od brehovej čiary - ostatné toky), pri križovaní vodných tokov je potrebné zachovanie prietochného profilu, rešpektovať požiadavky správcu tokov pri ich úpravách a preložkách,
18. v rámci hydrogeologického prieskumu je potrebné posúdiť vplyv na režim, prúdenie a kvalitu podzemných vôd najmä v úseku predpokladaného hĺbeného tunela Vajnory, spracovať hydraulický model dotknutého územia s ohľadom na predpokladané vplyvy na podzemné vody (do okrajových podmienok zahrnúť aj miesta a predpokladané množstvá vsakovania vôd z diaľnice),
19. preveriť vplyv na stabilitu hrádží Šúrskeho kanála v úseku súbehu s diaľnicou
20. realizovať pedologický prieskum,
21. prechod diaľnice cez cennú lokalitu jazera na Lysom riešiť mostným objektom, prípadne preveriť možnosť oddialenia diaľnice od menovanej lokality,
22. zobrať orniciu a podorničie použiť výlučne na rekultiváciu zárezov a násypov diaľnice a na rekultiváciu dočasných záberov stavby podľa rozhodnutia príslušného orgánu,
23. zachovať všetky prístupy do územia a na pozemky pre ich obsluhu a obhospodarovanie, zachovať prístupy do rekreačných a záhradkárskych osád,

24. všetky existujúce aj navrhované cyklotrasy je potrebné rešpektovať, v prípade potreby preložiť,
25. rešpektovať všetky prechody (lávky) cez Šúrsky kanál, prípadne ich nahradiť novými
26. realizovať dendrologický prieskum a inventarizáciu drevín rastúcich mimo lesa,
27. navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín, tzv. využiť predovšetkým pôvodné druhy drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov),
28. navrhnuť protieróznú ochranu bezprostredného okolia diaľnice výsadbou krovitej zelene na svahoch cestného telesa,
29. realizovať archeologický prieskum,
30. realizovať protikorózný a geoelektrický prieskum,
31. navrhnuť a umiestniť stavebné dvory v environmentálne vhodných lokalitách,
32. upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti,
33. navrhnuť mimostaveniskové trasy prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne, tzn. lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie, v prípade využívania komunikácií v zastavanej zóne navrhnuť potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov ako sú napr. znížená rýchlosť, úprava vozovky, zábrany (retardéry),
34. vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia (vstupné údaje pre poprojektovú analýzu),
35. vypracovať plán postupu a organizácie výstavby (POV),
36. pred spustením diaľnice do prevádzky vypracovať príslušnú dokumentáciu (prevádzkové plány, havarijné plány, plány údržby, nakladanie s odpadmi a pod.),

b /opatrenia v ďalšej príprave - 2. časť Rača - Záhorská Bystrica

Navrhovateľ podrobnejšie technicky preštuduje a posúdi v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie novonavrhnuté riešenie vedenia diaľnice D4 Rača – Záhorská Bystrica v koridore variantu 7.

c/ ďalšie opatrenia na ochranu prírody a krajiny

1. pokračovať v monitoringu bioty vybraných lokalít podľa výsledkov zrealizovaného celoročného monitoringu pre vybraný variant,
2. zabezpečiť komplexnú ochranu drevín nachádzajúcich sa v tesnej blízkosti stavby (dočasné ohradenie a pod.) vrátane opatrení na ochranu koreňového systému (vylúčiť manipuláciu s nebezpečnými látkami, neskladovať výkopovú zeminu a stavebný materiál a pod.),
3. kolíziám s migrujúcimi živočíchmi je potrebné obmedziť oplatením diaľnice v celom úseku,
4. v mieste biokoridorov je potrebné v rámci oplatenia diaľnice vynechať príslušný priestor s vysadením navádzacej vegetácie,

5. minimalizovať zásahy do porastov nelesnej drevinnej vegetácie v krajine, sprievodnej líniovej vegetácie ciest, vegetácie na rozhraní poľnohospodársky obhospodarovaných polí, vegetácie nadväzujúcej na Šúrsky kanál, rozptýlenej vegetácie v sadoch na území viníc, tvoriacej významný prírodný prvok v urbanizovanej krajine,
6. pred začatím výstavby a v prípade výskytu chránených druhov počas stavebných prác je potrebné kontaktovať príslušné pracovisko ŠOP SR,
7. v prípade potreby prostredníctvom ŠOP SR zabezpečiť odchyt a transport chránených živočíchov z dotknutého územia mimo obdobia apríl až júl a zabezpečiť vyhľadanie náhradného biotopu pre umiestnenie odchytených živočíchov,
8. bariérový efekt a negatívny vplyv na migračné trasy živočíchov zmierniť vhodnou úpravou mostných a iných objektov tak, aby umožňovali migráciu vybraných skupín živočíchov, prípadne výstavbou špeciálnych migračných objektov – podchodov, nadchodov (žabochody, vydrochody, prechody pre vysokú a pod.),
9. minimalizovať rozsah úprav korýt krížených vodných tokov, narušené hydrologické pomery riešiť pomocou retenčných nádrží s dostatočnou kapacitou pre zníženie vplyvu na hladiny vodných tokov,
10. pred realizáciou vybraného variantu zabezpečiť monitoring prúdenia podzemných vôd, vyhodnotiť vplyv na hydrogeologické pomery aj vo vzťahu na vodu naviazané biotopy a prostredníctvom stanoviska organizácie ŠOP SR zabezpečiť opatrenia pre minimalizáciu prípadného nepriaznivého vplyvu,
11. protihlukové opatrenia (protihlukové steny) navrhnuť v okolí všetkých chránených území, ochranných pásiem a vzácnych biotopov, najmä v blízkosti Šúra (3., 4. a 5. stupeň ochrany). Je nevyhnutné zachovať priaznivé podmienky potravných biotopov (medzi ktoré patria aj polia a vodné plochy v okolí trasy diaľnice) pre blízko žijúce živočíchy.
12. minimalizovať rozsah úprav korýt krížených vodných tokov. Narušené hydrologické pomery riešiť pomocou retenčných nádrží s dostatočnou kapacitou pre zníženie vplyvu na hladiny vodných tokov.
13. pred realizáciou vybraného variantu zabezpečiť monitoring prúdenia podzemných vôd, vyhodnotiť vplyv variantu na hydrogeologické pomery aj vo vzťahu na vodu naviazané biotopy a prostredníctvom stanoviska organizácie ŠOP SR zabezpečiť opatrenia pre minimalizáciu prípadného nepriaznivého vplyvu,
14. pri rekultivácii a výsadbách je potrebné použiť pôvodné druhy stromov a kríkov. Navrhnuť náhradnú vegetačnú výsadbu plôch mimo vlastné teleso komunikácií za vyrúbané dreviny. Nahradiť brehové porasty dotknutých vodných tokov.
15. navrhnuť a so ŠOP SR, RCOP v Bratislave prerokovať opatrenia ochrany biotopu chráneného druhu národného významu - iskerníka bočnokvetého, rastúceho v blízkosti trasy diaľnice, približne na úrovni 3,7 km trasy.
16. v chránených územiach pre prepravu (napr. materiálov, prieskumy) voliť také dopravné prostriedky, ktoré si nevyžadujú podstatnejšie rozšírenie alebo spevnenie súčasných lesných ciest,

d/ územnoplánovacie opatrenia

1. v územných plánoch hlavného mesta a samosprávneho kraja je koridor diaľnice D4 v posudzovanom úseku stabilizovaný (s menšími nepresnosťami) v podobe variantu 2. Je potrebné zmenami a doplnkami územných plánov úplne zosúladiť trasu budúcej diaľnice

D4 v úseku Ivanka sever - Rača. Pri rozvoji mestských častí rešpektovať tento koridor, vrátane jeho ochranného pásma a zóny ovplyvnenia najmä hlukom.

e/ vlastnícke vzťahy

1. v predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k dotknutým nehnuteľnostiam v trase navrhovanej diaľnice podľa platnej legislatívy,

f/ opatrenia počas výstavby diaľnice

1. realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia,
2. vylúčiť vo významných lokalitách (mimo trvalého a dočasného záberu komunikácie) stavebné zásahy, prípadne tieto lokality ochrániť opлотením,
3. v rámci POV vykonať opatrenia proti pôsobeniu hluku, emisií a prachu v blízkosti zástavby,
4. riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do tokov,
5. na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu,
6. z hľadiska kvality vôd je podstatné dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do povrchových a podzemných vôd,
7. výrub stromovej a krovitej zelene realizovať pokiaľ možno v mimohniezdnom a mimovegetačnom období a len v nevyhnutnom rozsahu,
8. dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov,
9. vypracovať plán zneškodňovania odpadov, nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve,
10. zabezpečiť technický dohľad počas výstavby a environmentálny dozor,
11. zabezpečiť čistenie verejných komunikácií využívaných pre staveniskovú dopravu,
12. dočasné skládky ornice ochrániť pred ich znehodnotením, hlavne zabrániť rozmnoženiu ruderalných druhov rastlín a kontaminácii pôdy ich semenami,
13. po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam,
14. zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia podľa projektu monitoringu,

g/ opatrenia počas prevádzky diaľnice

1. zabezpečiť pokračovanie monitoringu vybraných zložiek životného prostredia podľa odporúčaní z poprojektovej analýzy monitoringu,
2. zrealizovať opatrenia počas prevádzky uvedené v predchádzajúcom,
3. nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov,

h/ prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce

1. kooperácia dodávateľa stavby s dotknutými obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby,

i/ iné opatrenia

1. v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami,
2. v prípade archeologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV v Nitre).

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona v súčinnosti s NDS a.s. na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov posudzovania navrhovanej činnosti spracovaných v hodnotiacej dokumentácii a ďalších súvisiacich prieskumov a štúdií, stanovísk orgánov, organizácií, VÚC, miest a obcí, názorov obyvateľstva zaznamenaných v priebehu verejného prerokovania, stanovísk verejnosti a zainteresovanej verejnosti a vypracovaného odborného posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a verejnosti. Všetky zásadné stanoviská Ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku, pričom opodstatnené pripomienky sú premietnuté do záverečného stanoviska v návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Rozsah hodnotenia pre Správu o hodnotení „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava“ vydaný MŽP SR zo dňa 18.7.2008 pod j. č. 7155/08-3.4/ml
- Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4 Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št.hranica SR/RR, Dopravoprojekt Bratislava, september 2009
- Správa o hodnotení vplyvov „Diaľnica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica“, HBH projekt, spol. s r.o. Brno, december 2010
- Stanoviská ku Správe o hodnotení
- Zápisnice z verejných prerokovaní Správy
- Odborný posudok na Správu o hodnotení

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č.24/2006 Z. z.

Odôvodnenie výberu variantu

Spracovatelia správy o hodnotení

Spracovatelia správy o hodnotení na základe rozsahu hodnotenia zo dňa 18.7.2008 vydanom MŽP SR podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. posudzovali, okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila), aj nasledovné varianty:

- variant 7 a - s nadúrovňovým vedením diaľnice
 b - s podúrovňovým vedením diaľnice
 c - s podúrovňovým vedením diaľnice
- variant 2 a - s nadúrovňovým vedením diaľnice
 b - s podúrovňovým vedením diaľnice
- variant SPL - nový koridor vedený severnejšie od navrhovaných variantov v zámere v

trase Senec Pezinok, Lozorno.

Multikriteriálnym hodnotením spracovateľa správy o hodnotení odporučili pre ďalšiu prípravu diaľnice D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica variant 7c, pričom pre hodnotenie definovali nasledujúce skupiny kritérií:

- Environmentálne kritériá
- Technicko-ekonomické kritériá
- Dopravné kritériá

Na základe porovnania posudzovaných variantov podľa uvedených kritérií spracovateľa správy o hodnotení určili nasledovné poradie variantov podľa ich vhodnosti:

1. variant 7c
2. variant 7a
3. variant 7b
4. variant 2a
5. variant 0
6. variant 2b
7. variant SPL

Na základe došlých stanovísk možno vyjadrenia orgánov, organizácií, VÚC, miest a obcí k navrhovanej činnosti zhrnúť v nasledujúcej tabuľke:

Orgán, organizácia, obec, verejnosť	Súhlasné stanovisko	Súhlasné stanovisko s podmienkami	Súhlasné stanovisko s preferenciou variantu	Nulový variant	Iné
MDVRR SR			✓ (7c)		
MDVRR SR - dopln.		✓			
MO SR	✓				
MV SR			✓ (7c)		
MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov					✓
MŽP SR, odbor výkonu štátnej správy		✓			
KÚŽP Bratislava			✓ (7c)		
Krajský pozemkový úrad Bratislava			✓ (7c)		
Krajský lesný úrad Bratislava	✓				
Krajský pamiatkový úrad Bratislava					
KRHZZ Bratislava					✓
OÚŽP Bratislava		✓			
OÚŽP Senec			✓ (7c)		
OÚŽP Malacky					✓
OÚCDPK Bratislava					✓
OÚCDPK Malacky					✓
OÚCDPK Pezinok			✓ (7c)		
Obvodný banský úrad Bratislava					✓
OÚ Pezinok, odbor CO a KR					✓
OÚ Malacky, odbor CO a KR					✓
Obvodný lesný úrad Malacky			✓ (7c)		
Úrad verejného zdravotníctva SR					✓

RÚVZ Bratislava			✓ (7b)		
BSK			✓ (7c)		
Bratislava		✓			
Svätý Jur					✓
Pezinok			✓ (7c)		
Bernolákovo					✓
Viničné					✓
Borinka				✓	
Marianka		✓			
Marianka - dopln.					✓
MČ BA Rača			✓ (7c)		
MČ BA Záhorská Bystrica		✓			
MC BA Vajnory		✓			
ŠOP SR				✓	
ŠOP SR, RCOP Modra				✓	
SVP OZ Bratislava		✓			

Rezortný orgán MDVRR SR odporúča vo svojom stanovisku pre ďalšiu projektovú prípravu variant 7c, avšak v doplnení požaduje v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) preveriť technické riešenie D4 na estakáde v križovatke Ivanka sever, preveriť možnosť čiastočne zapusteného variantu s presypaným tunelom z hydrogeologického hľadiska, dopracovať hlukovú štúdiu a navrhnúť dostatočné protihlukové opatrenia v súvislosti s rozvojom bývania po obidvoch stranách diaľnice v MČ Vajnory, rešpektovať medzinárodnú cyklistickú trasu v úseku Jur-Rača-Vajnory, zachovať migračné koridory a prepojenia na Jurský Šúr a riešiť ekodukty na umožnenie migrácie zveri cez teleso diaľnice.

Stanovisko MČ Vajnory bolo jednoznačne za variant 7b – zapustený tunel. V petícii bola jednoznačne zadefinovaná požiadavka pre vedenie diaľnice okolo Vajnor (úplne prevzatá do záverečného stanoviska).

V stanoviskách verejnosti a zainteresovanej verejnosti prevažovali najmä pripomienky k predloženej hodnotiacej dokumentácii, s upozornením na jej nedostatky a s požiadavkami na jej doplnenie, resp. prepracovanie. Niektoré stanoviská mali nesúhlasný postoj k realizácii navrhovanej činnosti bez ďalších opatrení, resp. stanoviská s preferenciou nulového variantu. Niektoré stanoviská boli podporné a pri dodržaní opatrení súhlasné s realizáciou odporúčaného variantu.

Na verejných prerokovaniach prebiehala diskusia zo strany dotknutých obyvateľov prevažne zameraná na vysvetlenie a objasnenie vedenia trasy diaľnice v navrhovaných variantoch a jej technického riešenia s otázkami na postup hodnotenia vplyvov na životné prostredie, harmonogram výstavby. Niektoré príspevky diskutujúcich upozorňovali na nedostatky v hodnotiacej dokumentácii, nedostatočne navrhované opatrenia, prípadne vyslovili nesúhlas s navrhovanou činnosťou a s požiadavkami preverenia iného riešenia. Najviac pripomienok bolo zo strany diskutujúcich z MČ Bratislava - Vajnory a obce Marianka, ktoré budú najviac dotknuté posudzovanými variantmi 2 a 7.

Názor verejnosti k navrhovanej činnosti bol po verejnom prerokovaní prezentovaný aj formou petičných akcií, pričom petíciu obyvateľov Vajnor za vedenie diaľnice D4 v blízkosti mestskej časti výlučne len vo variante 7b podpísalo 870 občanov. Petícia bola odovzdaná na MŽP SR priamo do rúk ministra.

Ďalšiu petíciu pod názvom „Zachráňme Marianku a jej okolie“ organizovala občianska iniciatíva Zachráňme Marianku. Petícia mala cca 5000 podpisov. Petícia vyzýva najvyšších predstaviteľov štátu, aby bola preverená opodstatnenosť navrhovanej diaľnice a zákonný postup procesu posudzovania.

Spracovatelia odborného posudku odporúčili:

- Posudzovanú diaľnicu D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica rozdeliť na dva parciálne úseky a to 1. úsek od MÚK Ivanka sever po MÚK Rača, 2. úsek od MÚK Rača po MÚK Záhorská Bystrica.
- Uvedené úseky je možné realizovať samostatne, pričom budú prevádzky schopné bez závažných technických úprav (modifikácia MÚK Rača podľa variantu 7c).
- 1. úsek realizovať v koridore variantu 7 v nadväznosti na predchádzajúci úsek D4 Jarovce - Ivanka sever, je však potrebné preveriť jeho výškové vedenie (zapustenie pod terén - presýpaný tunel) v trase vedenej v blízkosti Vajnora, pokiaľ to umožnia inžinierskogeologické a hydrogeologické pomery v predmetnom území.
- 2. úsek realizovať v trase variantu 7 c, je však potrebné realizovať ďalšie prieskumy a štúdie na optimalizáciu, resp. modifikáciu vedenia tunela z pohľadu vplyvov na životné prostredie.

Celkove v stanoviskách orgánov, organizácií a verejnosti boli najmä tieto okruhy zásadných námietok a pripomienok:

➤ z dôvodu minimalizácie vplyvov na NPR Jurský Šúr zahľbiť diaľnicu pozdĺž ochranného pásma pod úroveň terénu.

Komentár: v správe o hodnotení sa vplyvy na NPR Šúr odborne a dostatočne posúdili (kap. C.III.9), pričom vplyvy budú iba nepriame s malou pravdepodobnosťou. Zahĺbenie diaľnice v tomto úseku pod terén by mohlo spôsobiť zmenu hydrogeologických pomerov, čo by mohlo mať významný negatívny vplyv aj na hydrologické (odtokové) podmienky celého dotknutého územia vrátane územia NPR. Výhodnejšie sa javí pri navrhovanom riešení zabezpečiť dostatočné opatrenia na povrchu napr. multifunkčnými bariérami (hluk, svetlo) a pod., ktoré je potrebné navrhnuť na základe podrobných prieskumov a štúdií v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

➤ ani jeden z navrhovaných variantov nerieši kolíziu s rozvojom infraštruktúry - územná rezerva pre TR 400/110/22 kV vrátane pripojovacích vedení a ich ochranných pásiem (v riešení nultého dopravného okruhu v platnom ÚPN Bratislavy boli záujmy energetiky a navrhovaná križovatka Rača vzájomne skoorinované)

Komentár: v štúdiu realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D 4 (ďalej ŠUR) je niveleta diaľnice navrhnutá tak, aby bola rešpektovaná územná rezerva pre vzdušné vedenia a ich ochranné pásma. SOH prevzala toto riešenie. Križovatka Rača mala v ÚPN Bratislava inú polohu. Po presnom zameraní územia bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie technické riešenie diaľnice spracované v podrobnejšej mierke, čím sa prípadná kolízia s uvedenými rozvojovými energetickými zariadeniami ale aj ostatnou existujúcou a výhľadovou infraštruktúrou upresní a technicky dorieši.

➤ rozptylová štúdia nie je spracovaná v potrebnom rozsahu, nezohľadňuje dostatočne vplyv výdychu tunelových variantov na ovzdušie v obci Borinka a kumulatívne vplyvy s existujúcou dopravou na súčasnej cestnej sieti

Komentár: rozptylová štúdia (textová príloha 3 SOH) bola spracovaná na základe podkladov technickej dokumentácie (ŠRU) v zmysle platnej legislatívy v dostatočnom rozsahu pre potreby

posudzovania vplyvov na životné prostredie a návrh opatrení. Pre podrobné hodnotenie znečistenia ovzdušia vplyvom rozptylu znečisťujúcich látok z tunelového výduchu, ako je požadované v pripomienkach obce Borinka, by bolo potrebné realizovať priame merania obsahu jednotlivých znečisťujúcich látok v ovzduší pri rôznych rozptylových podmienkach pred sprevádzkovaním diaľnice a počas prevádzky, na základe ktorých by bolo možné verifikovať modelovanie rozptylu a koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v okolí tunelového výduchu a v intraviláne obce. Vzhľadom však na výsledok modelovania v rozptylovej štúdii uvedenej v SOH je znečistenie ovzdušia z tunelového výduchu zanedbateľné a dosahuje len zlomky percent limitných hodnôt (viď tabuľka 25 v rozptylovej štúdii). Umiestnenie výduchu bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie riešené podrobnejšie aj vrátane aktualizácie rozptylovej štúdie. Posudzované varianty však neprechádzajú cez k.ú. Borinka a znečistenie ovzdušia bude monitorované v zmysle poprojektovanej analýzy.

- v SOH absentujú údaje z hydrogeologického prieskumu, pričom pri razení tunela môže dôjsť k narušeniu zvodnených vrstiev

Komentár: v rámci SOH bola spracovaná geologická štúdia (nie je prílohou SOH, je však k dispozícii u navrhovateľa) s údajmi o hydrogeologických pomeroch v trase tunela aj s rizikami, ktoré počas razenia tunela možno predpokladať. Geologická štúdia v etape posudzovania vplyvov na životné prostredie dostatočne obsahovo a odborne popisuje geologické a hydrogeologické pomery v predmetnom území, pričom v ďalšej príprave bude potrebné realizovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v zmysle platnej legislatívy a predpisov, ktorým sa overia geotechnické podmienky realizácie tunelového úseku vrátane návrhu technických opatrení.

- SOH neobsahuje vizualizáciu výhľadov z Pajštúna

Komentár: vizualizáciu výhľadov z Pajštúna nepovažujeme za zásadnú z hľadiska posúdenia, diaľnica je vo výhľadoch z tohto bodu vedená prevažne v tuneli a viditeľná bude pravdepodobne iba jej časť medzi západným portálom a cestou I/2, vzhľadom však na iné dominanty juhozápadným smerom (priemyselný areál VW) je trasa diaľnice vo výhlade z Pajštúna bezvýznamná.

- do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie sa požaduje doplnenie alternatívy tunela Lamač-Rača (dopravný polokruh)

Komentár: v rozsahu hodnotenia sú presne zadefinované varianty, ktoré sa mali v SOH posudzovať, alternatíva tunela Lamač - Rača nie je v požiadavkách posudzovaných variantov uvedená.

- realizácia diaľnice je v rozpore s koncepciou zachovania hlavných funkcií Bratislavského lesoparku (BLP) - zázemie oddychu pre turistov a cyklistov s neprekročením únosnosti prírodného prostredia (program Zelené pľúca Bratislavy)

Komentár: v SOH je samostatne a podrobne posúdený vplyv na program Zelené pľúca Bratislavy (kap. C.III.16), pričom identifikované vplyvy sú vzhľadom na vedenie diaľnice (v úseku BLP tunelom) minimálne a ciele programu prakticky s navrhovaným trasovaním diaľnice bezkolízne.

- predĺženie podúrovňového vedenia trasy diaľnice vo variante 7c po km 16,000

Komentár: v tomto záverečnom stanovisku (ďalej ZS) sa posudzované varianty 2a, 2b, 7a, a 7c tunelového úseku neodporúčajú, v ďalších variantoch tunelového úseku Rača - Záhorská Bystrica, ktoré sa navrhovateľ zaväzuje technicky preriešiť, sa s možnosťou predĺženia podúrovňového vedenia trasy diaľnice v k. ú. Marianka bude uvažovať.

- posunutie trasy diaľnice ďalej od obce Marianka smerom k Stupave

Komentár: detto ako predchádzajúce.

- nesúhlas s ukladaním vyťaženého materiálu v bývalom kameňolome Marianka

Komentár: vyťažený materiál nie je možné ukladať v blízkosti sídiel, resp. v ich intraviláne a preto sa ani v SOH so zriadením depónie v kameňolome Marianka neuvažuje. V SOH sa

uvažovalo iba s úpravou priestoru bývalého kameňolomu, nie s ukladaním vyrúbaného materiálu z tunela v ňom. Navrhovateľ musí v ďalšej príprave riešiť depónie vyťaženého materiálu v environmentálne vhodných lokalitách prijateľných aj pre dotknuté obce a spracovať štúdiu pre hospodárne využitie vyťažených hornín.

➤ doplnenie chýbajúceho hydrogeologického prieskumu a posúdiť vplyv na pramene svätej studne v Marianke

Komentár: predpokladaný vplyv na hydrogeologické pomery a podzemné vody bol posúdený v geologickej štúdii SOH, relevantný vplyv na pramene svätej studne je však možné preveriť hydrogeologickým prieskumom. Navrhovateľ v dostatočnom časovom predstihu pred výstavbou zriadi monitorovacie vrty v takom rozsahu, aby bolo možné posúdiť vplyv podzemného diela na hydrogeologické pomery v dotknutom území vrátane spracovania technických opatrení.

➤ prepracovanie hodnotenia vplyvu stavby na hlukovú záťaž v dotknutom okolí v zmysle požiadaviek platnej legislatívy v SR

Komentár: pre hodnotenie vplyvu stavby na hlukovú záťaž bola v rámci SOH spracovaná hluková štúdia, v ktorej je posúdený deň a noc, ale nie je posúdený večer. Vzhľadom na to, že najprísnejšie limitné hodnoty hluku sú pre noc a tie sú v hlukovej štúdii posúdené a keďže limitné hodnoty pre deň a večer sú podľa legislatívy rovnaké, možno pripustiť, že pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. je takéto zjednodušenie možné a spracovanú hlukovú štúdiu možno považovať za dostatočnú pre dané účely. Hluková situácia sa bude v ďalšej príprave posudzovať aktualizovaním štúdie podľa platnej legislatívy, kde sa bude vyžadovať od navrhovateľa podrobnejšie posúdenie hlukovej záťaže dotknutého územia aj vrátane verifikácie modelu priamymi meraniami. Návrh protihlukových opatrení bude na základe aktualizácie hlukovej štúdie upravený s ohľadom na modifikácie v smerovom a výškovom vedení diaľnice.

➤ pripomienky k zámeru obce Marianka z roku 2008 ako aj obcí Marianka a Borinka z roku 2008 neboli v správe zohľadnené

Komentár: opodstatnené pripomienky sú uvedené v špecifických požiadavkách rozsahu hodnotenia a tieto boli následne spracované a zohľadnené v ŠRU celého ťahu diaľnice D4. ŠRU bola podkladom pre SOH, pričom ďalšie požiadavky uvedené v stanoviskách k zámeru sú v SOH zapracované vrátane prehľadu splnenia špecifických požiadaviek uvedených v rozsahu hodnotenia (kap. C.X.). Kvalita a obsah SOH bola v procese EIA posúdená v odbornom posudku, ktorý konštatuje, že dokumentácia je spracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a v danom stupni poznania spĺňa kritériá, na základe ktorých je možné odporučiť riešenie.

➤ nedostatočné spracovanie vizuálnych pohľadov v kontakte diaľnice so zástavbou v obci Marianka

Komentár: okrem vizualizácií predložených v rámci SOH boli podľa požiadaviek OZ Malé Karpaty spracovateľom SOH vypracované ďalšie vizuálne pohľady, ktoré boli zástupcami OZ v neoprávnene modifikovanej podobe poskytnuté verejnosti bez predchádzajúcej konzultácie s navrhovateľom.

➤ nesúhlas s odsúvaním zapracovania pripomienok k správe o hodnotení do ďalších stupňov dokumentácie, všetky pripomienky zapracovať v rámci prepracovania správy

Komentár: prevažná väčšina opodstatnených pripomienok k SOH sa opakuje s pripomienkami k zámeru. Tieto boli v hodnotiacej dokumentácii (SOH) zapracované splnením špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia (kap. C. X.). Ďalšie pripomienky si vyžadujú podrobnosti, ktoré je možné upresniť len v ďalšej príprave a vyplnú z podrobných prieskumov a štúdií, z presného zamerania územia a pod.

➤ požiadavka na riešenie odvádzania zachytených vôd do vhodného recipientu tak, aby neohrozovali povodňový stav v MČ Rača a to ani zvýšením hladiny podzemných vôd

Komentár: konkrétne opatrenia na odvádzanie vôd budú technicky riešené po vykonaní podrobných prieskumov a štúdií v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

➤ požiadavka na riešenie protihlukových opatrení na zastavané územie MČ Záhorská Bystrica
Komentár: protihlukové opatrenia boli navrhnuté na základe vypracovanej hlukovej štúdie, ktorá je pre potreby SOH postačujúca. V ďalšej príprave budú protihlukové opatrenia podrobne spracované aktualizáciou hlukovej štúdie.

➤ požiadavka na vizualizáciu konečného technického riešenia aj s kompenzačnými opatreniami z pohľadu MČ Záhorská Bystrica

Komentár: konečné technické riešenie bude vypracované až v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kde budú zapracované odporúčané opatrenia pre minimalizáciu a elimináciu vplyvov na životné prostredie v zmysle tohto ZS pre vybraný variant. Z uvedeného dôvodu nie je možné spracovať požadované vizualizácie v etape EIA, kde sa opatrenia iba odporúčajú na základe posúdenia vplyvov.

➤ požiadavka predĺžiť prekrytý tunel vo variante 7b pri Vajnorochoch až po km 2,3 s ohľadom na plánovanú obytnú výstavbu v lokalite Nemecká dolina

Komentár: požiadavku predĺženia tunela až po km 2,3 je potrebné podrobnejšie preskúmať, nakoľko obytná výstavba je v súčasnosti ako plánovaná, takže aj jej investor má povinnosť rešpektovať územný rozvoj a situovať obytné domy tak, aby ich užívatelia boli čo najmenej ovplyvnení prípadnými negatívnymi vplyvmi od diaľnice. Predĺženie tunela bude limitované z pohľadu predpokladaných nepriaznivých hydrogeologických pomerov (vysoká hladina podzemnej vody), opatrenia na ochranu územia plánovanej výstavby proti negatívnym účinkom najmä hluku je riešené protihlukovými stenami, ktorých návrh je uvedený v hlukovej štúdii.

➤ vplyvy na podzemnú a povrchovú vodu vo variante 7b nie sú dostatočne zdokumentované

Komentár: vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu sú v SOH spracované v dostatočnom rozsahu. V rámci geologickej štúdie, ktorá je celá k dispozícii u navrhovateľa, boli zdokumentované hydrogeologické pomery v dotknutom území a posúdené vplyvy na podzemné vody. V ďalšej príprave sa po preukázaní potreby vykoná hydrogeologický prieskum dotknutého územia vrátane posúdenia vplyvov na podzemné vody.

V stanoviskách zainteresovanej verejnosti prevažovali najmä pripomienky k predloženej hodnotiacej dokumentácii (SOH) s upozornením na jej nedostatky a s požiadavkami na jej doplnenie, resp. prepracovanie.

Komentár: spracovatelia odborného posudku v danom stupni poznania tento názor nezdediaľajú.

Niektoré stanoviská mali nesúhlasný postoj k realizácii navrhovanej činnosti bez ďalších opatrení, resp. stanoviská s preferenciou nulového variantu.

Komentár: navrhovanú činnosť nie je možné realizovať bez (ďalších) opatrení, ktoré sú uvedené v tomto záverečnom stanovisku.

Niektoré stanoviská boli podporné a pri dodržaní opatrení súhlasné s realizáciou odporúčaného variantu.

V stanoviskách zainteresovanej verejnosti boli uvedené nasledujúce zásadné námietky a pripomienky, z ktorých sú už niektoré skomentované v predchádzajúcom:

➤ z uvedených dopravných analýz nesúhlasíme, aby sa diaľnica budovala, pretože nerieši tranzitnú dopravu, ale bude predstavovať ďalší nárast osobnej dopravy a dopravná situácia sa zhorší, väčší zmysel pre prepojenie Bratislavy má polokruh Lamač - Krasňany

Komentár: diaľnica D4 nerieši len okruh Bratislavy, ktorý je dopravne plánovaný dlhodobo (cca 30 rokov) a jej vybudovaním sa nekončí výstavba nadradenej dopravnej infraštruktúry (diaľnice, rýchlostné cesty) v Bratislave a VÚC, diaľnica D4 bude súčasťou cestnej siete, ktorá okrem toho, že prepojí diaľnice D1 a D2 s A6, S8, sa bude križovať aj s rýchlostnou cestou R7 a ďalšou výhladovou rýchlostnou cestou v smere na Vlčkovce (v priestore Mostu pri Bratislave), s cestami I/2, I/63 a I/61, teda diaľnica D4 nie je samoučelná. Nadradenú cestnú sieť navrhujú odborníci na dopravu na výhladové obdobie 30 – 50 rokov. Všetky relevantné vstupy dopravných údajov boli spracované v dopravno-inžinierskych podkladoch, ktoré sú uvedené v samostatnej prílohe SOH. V ďalšom stupni sa tieto budú aktualizovať podľa najnovších údajov z cestnej

databanky a z automatických sčítačov dopravy a z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy. Variantné prepojenie Lamač - Krasňany nebolo v požiadavkách rozsahu hodnotenia. Toto prepojenie je súčasťou ZAKOS-u hl. mesta SR Bratislavy ako vonkajší polokruh s kompetenciou Magistrátu. Komplexnú dopravnú infraštruktúru v dotknutom území je potrebné riešiť generelmi dopravy na úrovni Bratislavy a VÚC, ktoré však s diaľnicou D4 v polohe pôvodného nultého okruhu Bratislavy počítajú ako s nadradenou cestnou sieťou regionálneho, nadregionálneho a medzinárodného významu.

- SOH neuvádza kompenzačné opatrenia, napr. revitalizáciu narušeného biotopu, vybudovanie cyklotrasy, plochy oddychu a zelene, úprava verejného priestranstva

Komentár: opatrenia spadajúce pod zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny je možné realizovať len v rámci platnej legislatívy, ostatné uvedené tzv. kompenzačné opatrenia možno chápať len ako všeobecný návrh, konkrétne kompenzačné opatrenia je možné riešiť iba po dohode s príslušnou obcou a len na jej pozemkoch, čo však je v tomto stupni prípravy stavby diaľnice nereálne.

- chýba vykonanie geologického a hydrogeologického prieskumu požadovaného v rozsahu hodnotenia a výsledky hydrogeologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd

Komentár: v špecifických požiadavkách v bode 19 rozsahu hodnotenia sa požadovalo vykonanie podrobného geologického a hydrogeologického prieskumu. V rámci SOH bola spracovaná geologická štúdia, ktorú možno považovať za dostatočnú pre posúdenie vplyvov a je k dispozícii u navrhovateľa. Vykonanie podrobného geologického prieskumu by si v tejto etape prípravy stavby vyžadovalo značné finančné prostriedky, pričom by bolo potrebné realizovať prieskum pre všetky navrhované varianty. Je účelné a hospodárne realizovať náročný geologický prieskum, ktorý si vyžaduje tunel prechádzajúci cez masív Malých Karpát až pre odporúčané riešenie v zmysle platnej legislatívy a predpisov (etapovitost' prieskumu). Hydrogeologické analýzy boli v primeranom rozsahu spracované v SOH (kap. C.III.5), podobne, ako je uvedené v predchádzajúcom, podrobné zhodnotenie hydrogeologických analýz je účelné spracovať až pre odporúčané riešenie vykonaním hydrogeologického prieskumu.

- nezapojenie dotknutých obcí do hodnotenia všetkých úsekov D4 je v rozpore so zákonom č. 24/2006 Z.z.

Komentár: zákon č. 24/2006 Z.z. presne vymedzuje dotknutú obec. Obec, ktorá nie je určená zákonom ako dotknutá, môže v procese posudzovania, t.j. už pri pripomienkovaní zámeru a stanovení rozsahu hodnotenia požiadať, že chce byť účastníkom konania. Túto možnosť pri procese hodnotenia vplyvov jednotlivých úsekov D4 neprejavila žiadna obec.

- SOH nejasne definuje účel stavby

Komentár: účel stavby je dostatočne dokladovaný analýzou dopravných údajov, ktoré boli podrobne spracované v textovej prílohe SOH (dopravno-inžinierske podklady) a na základe ktorých bol prognózovaný vývoj dopravy v dotknutom území. Pokiaľ budú v relevantnom čase spracované aj generely dopravy Bratislavy a VÚC, tieto údaje budú zapracované do aktualizovaných dopravno-inžinierskych podkladov ďalšieho stupňa projektu diaľnice D4, avšak dopravné údaje v rámci hodnotenia vplyvov sú analyzované v dostatočnom rozsahu pre definovanie účelu stavby. Diaľničný okruh okolo Bratislavy bude súčasťou siete diaľnic a rýchlостných ciest SR a jeho trasa je v súlade s Územným plánom hlavného mesta Bratislavy a s Územným plánom VÚC. Je zjavné, že hlavným účelom stavby je vybudovať takú kapacitnú komunikáciu, ktorá prevedie dopravné vzťahy voči Bratislave tranzitné, optimálne rozvedie vzťahy vonkajšej zdrojovej a cieľovej dopravy na príslušné radiály a uspokojí tangenciálne dopravné vzťahy v okrajových častiach mesta. Tým výrazne prispeje ku zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky na komunikačnej sieti hlavného mesta a k zlepšeniu životného prostredia v meste. Z umiestnenia a napojenia diaľničných križovatiek na existujúcu cestnú sieť možno konštatovať, že mnohí z obyvateľov dotknutých obcí budú novú kapacitnú komunikáciu využívať práve pre bezpečnú a rýchlu automobilovú prepravu prakticky každodenne.

- trasa variantu Senec-Pezinok-Lozorno (ďalej SPL) nezodpovedá požiadavke rozsahu hodnotenia a to posúdiť nový variant v trase SPL

Komentár: variant SPL požadovaný v rozsahu hodnotenia ako nový variant, ktorý je potrebné posúdiť v SOH, bol navrhnutý, technicky a ekonomicky preriešený v ŠRU a environmentálne posúdený v SOH, pričom podľa všetkých kritérií je maximálne nevýhodný. Z technickej aj environmentálnej dokumentácie je zrejmé, že variant SPL v akejkoľvek polohe medzi Sencom-Pezinkom-Lozornom bude oproti variantom 2 a 7 nepriaznivejší zo všetkých hľadísk.

- pripomienky k nesplneniu špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Komentár: prehľad splnenia špecifických podmienok určených v rozsahu hodnotenia je uvedený v hodnotiacej správe (kap. C.X.). Je možné konštatovať, že na úrovni súčasného poznania dotknutého územia a technickej dokumentácie spracovanej na mapových podkladoch v mierke 1:10 000 (bez zamerania územia), boli špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia navrhovateľom v maximálnej možnej miere splnené. Pri pripomienkovaní ďalšej etapy prípravy stavby, čo je dokumentácia na územné rozhodnutie, budú v rámci platnej legislatívy opätovne vyžiadané stanoviská orgánov a organizácií v rámci územného konania, avšak úroveň poznania územia, kde bude trasovaný už konkrétny variant, bude podrobnosť diametrálne odlišná ako na úrovni technickej štúdie, pričom v dokumentácii budú zohľadnené a aktualizované v potrebnej podrobnosti všetky opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, ktoré sú uvedené v tomto ZS.

- pripomienky OZ Malé Karpaty uvedené v dodatku č. 1 stanoviska

Komentár: na pripomienky reagoval navrhovateľ samostatným listom, v ktorom relevantne a argumentačne odpovedá na každú z nich, pričom po preverení uvedených konkrétnych pripomienok k hodnotiacej dokumentácii možno s odpoveďou navrhovateľa súhlasiť.

- nesúhlas spoluvlastníkov pozemkov s vedením diaľnice cez ich majetok

Komentár: majetko-právne vysporiadanie nehnuteľností (pozemkov), ktoré budú v trvalom zábere stavby diaľnice, bude prebiehať v zmysle platnej legislatívy a to v rámci ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

- požiadavka na kompenzácie z dôvodu ujmy na hodnote majetku (rodinné domy, stavebné pozemky), ktoré budú v blízkosti diaľnice a ktoré stratia atraktivnosť blízkeho prírodného prostredia (ticho, zdravé prostredie)

Komentár: trasa diaľnica D4 (nultý okruh) je dlhodobo zakotvená v územnom pláne Bratislavy, VÚC a aj dotknutých obcí. Občan, ktorý investoval do pozemkov, resp. postavil rodinný dom v blízkosti navrhovanej trasy diaľnice sa mohol obrátiť na príslušný úrad a tieto skutočnosti si preveriť v územnom pláne. Súdne vymáhanie kompenzácií z toho dôvodu bude pravdepodobne neopodstatnené. Na druhej strane je zrejmé, že atraktivita bývania vzhľadom na blízkosť prírodného prostredia sa výstavbou diaľnice zníži, avšak v tomto ZS sú uvedené všetky opatrenia, ktoré majú chrániť dotknuté obyvateľstvo pred negatívnymi účinkami diaľnice a ktoré musí navrhovateľ v ďalšej príprave rešpektovať.

- požiadavka na dôsledné riešenie križovania D4 s cyklotrasami

Komentár: v ŠRU ako aj v SOH boli rešpektované všetky križovania s existujúcimi cyklotrasami. V ďalšej príprave projektu sa budú územné podmienky aktualizovať presným zameraním dotknutého územia, pričom všetky existujúce aj projektované cyklotrasy budú v technickom riešení diaľnice zohľadnené tak, aby boli zachované. V prípade potreby budú všetky dotknuté cyklotrasy upravené, čo však zabezpečí navrhovateľ ako vyvolané investície. V rámci opatrení tohto ZS sú požiadavky na riešenie všetkých križovaní diaľnice s cyklotrasami uvedené.

- intenzita dopravy je podhodnotená, čo má vplyv aj na výstupy hlukovej a rozptylovej štúdie

Komentár: v dopravno-inžinierskych údajoch (viď textová príloha SOH) boli zohľadnené všetky rozvojové aktivity v dotknutom území (výstavba v Chorvátskom Grobe, Vajnorocho, Cepit), ktoré vo výhľadových obdobiach ovplyvnia intenzitu dopravy na diaľnici D4. V hlukovej a rozptylovej štúdii sú použité tieto údaje, ktoré sa vo výhľade prepočítavajú aj na základe rastových

koeficientov. Vzhľadom na to, že tieto údaje sú vo výhľadových obdobiach predpokladané, je navrhnutý v zaťažených úsekoch monitoring. V nasledujúcej etape prípravných prác stavby sa budú dopravnno-inžinierske údaje vrátane hlukovej a rozptylovej štúdie aktualizovať v detailnejšej mierke vrátane podrobného projektu monitoringu životného prostredia.

➤ za nepravdivé možno považovať konštatovanie, že identifikované vplyvy na NPR Šúr nebudú výrazne negatívne

Komentár: negatívne vplyvy na NPR Šúr boli posúdené odbornými pracovníkmi spracovateľa SOH vrátane návrhu opatrení na ich elimináciu a minimalizáciu (kap. C.III.9 a kap. C.IV.).

➤ vplyv diaľnice na kvalitu podzemných vôd nebol hodnotený

Komentár: vplyvy na povrchové a podzemné vody sú popísané v kap. C.III.5 SOH. Vzhľadom na výstavbu diaľničnej kanalizácie, ktorá zabezpečí zachytenie a prečistenie vôd z vozovky diaľnice sa pri bežnej prevádzke nepredpokladá ovplyvnenie kvality podzemných vôd.

➤ množstvá zrážkovej vody stekajúce z povrchu vozovky sú nesprávne, diaľnica je riešená ako 4-pruh, avšak je plánovaná ako 6-pruh

Komentár: diaľnica je riešená aj plánovaná ako 4-pruh (šírkové usporiadanie 26,5/120) v celom úseku mimo tunela Karpaty (kap. A.II.8).

➤ tunel Vajnory nebol vyhodnotený ako stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia počas prevádzky

Komentár: V zmysle rozptylovej štúdie (príloha SOH) bol posúdený južný a východný okraj Vajnôr. Z výsledkov vyplýva, že ani vo výhľadovom období vplyvom dopravy v obytných lokalitách nebude dochádzať k prekročeniu limitných hodnôt znečisťujúcich ovzdušie. Vzhľadom na malú dĺžku tunela a jednosmernú premávku v každej tunelovej rúre nebude pôsobiť ako stacionárny zdroj znečistenia.

➤ nebolo vyhodnotené hlukové zaťaženie územia Natura 2000 Šúr

Komentár: pre posúdenie vplyvu hluku na chránené územia nie sú v legislatíve SR definované limitné hodnoty, posúdenie vplyvov sa hodnotí v spolupráci so špecialistami na biotu. Pre ochranu Šúru sú v SOH v rámci preventívnych opatrení navrhované protihlukové steny (kap. C.IV.2.).

➤ pre trasu diaľnice nebolo spracované strategické posudzovanie (SEA)

Komentár: podľa informácie z MDVRR SR sa celý ťah diaľnice D4 t.č. posudzuje ako strategický dokument (Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - doplnok č. 3).

Zaslané vyššie uvedené stanoviská možno rozdeliť nasledovne:

- súhlasné stanoviská bez námietok,
- súhlasné stanoviská podporujúce realizáciu navrhovanej činnosti,
- súhlasné stanoviská, ktorých pripomienky už boli akceptované pri pripomienkovaní zámeru a v procese posudzovania boli zapracované a hodnotené v správe, resp. boli znovu v stanoviskách pripomenuté,
- súhlasné stanoviská s pripomienkami, ktorých cieľom je pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie, elimináciu alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie v záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy,
- stanoviská, v ktorých je súhlasné stanovisko podmienené splnením konkrétnych požiadaviek,
- stanoviská preferujúce jeden z posudzovaných variantov s podmienkami,
- stanoviská, ktoré žiadajú dopracovanie správy vzhľadom na jej neúplnosť v niektorých bodoch rozsahu hodnotenia,
- nesúhlasné stanoviská preferujúce nulový variant,
- stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru.

Prevažná väčšina vznesených pripomienok v doručených súhlasných stanoviskách bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela k riešeniu opatrení na elimináciu, resp. minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky cesty na životné prostredie a sú zapracované do návrhu opatrení. V súhlasných stanoviskách bol preferovaný prevažne variant 7c, ktorý bol odporúčaný aj hodnotiacou správou.

Možno tiež konštatovať, že dotknuté obce vo svojich stanoviskách vyjadrili prevažne súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti, resp. súhlas pri splnení vymenovaných podmienok. Nesúhlasné stanovisko s odporúčaným variantom 7c vyjadrila obec Borinka (preferuje nulový variant, prípadne variant SPL, 2b s podmienkami) a MČ Bratislava Vajnory (požaduje variant 7b s podmienkami).

Dotknutá verejnosť vo svojich nesúhlasných stanoviskách požadovala dopracovať hodnotiacu správu, resp. uprednostnila nulový variant. Súhlasné stanoviská preferovali variant 7c, 7b a 2b s podmienkami, prípadne variant SPL.

Na verejnom prerokovaní obyvatelia dotknutých obcí okrem vecných otázok, resp. pripomienok k pripravovanej investícii a požiadaviek na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov, mali aj výhrady k výstavbe diaľnice, najmä na spoločnom verejnom prerokovaní konanom v Lozorne (pre dotknuté obce Marianka, Stupava, Lozorno). Vzhľadom na všeobecný nesúhlas a výhrady dotknutých obyvateľov obce Marianka zúčastnených na spoločnom verejnom prerokovaní v Lozorne si následne obec Marianka vyžiadala samostatné verejné prerokovanie priamo v obci, kde obyvatelia vyjadrili pripomienky k vedeniu diaľnice, resp. zásadný nesúhlas s realizáciou diaľnice v k. ú. obce.

Následne sa verejnosť vyjadrila aj v petičných akciách, ktorých znenie je uvedené v predchádzajúcom.

Po zhodnotení celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti „Diaľnica D4, Ivanka sever - Záhorská Bystrica“ bolo odporúčené rozdelenie celej trasy na dve stavebné časti:

1. úsek Ivanka sever - Rača, ktorý sa odporučil realizovať v koridore variantu 7b.
2. úsek Rača - Záhorská Bystrica (tunel Karpaty), ktorý sa za súčasného poznania a pre odpor verejnosti neodporučil realizovať.

Odporúčený variant musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so Záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR. 2. úsek pred ďalšou prípravou diaľnice podrobnejšie technicky preriešiť v širšom koridore variantu 7, preskúmať v k.ú. Marianka možnosť zapustenia diaľnice pod terén, resp. navrhnuť jej riešenie prijateľnejšie pre obec Marianka. Preveriť aj vedenie tunela Karpaty z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia jeho prechodu cez masív Malých Karpát. Navrhované riešenie aj napriek preukázaniu únosnosti diaľnice v území výsledkami posúdenia v procese posudzovania a maximálnemu úsiliu navrhovateľa a spracovateľa SOH identifikovať všetky vplyvy na životné prostredie sa neodporúča z dôvodu, že značná časť verejnosti a zainteresovanej verejnosti sa s vedením diaľnice D4 v blízkosti obce Marianka nestotožňuje.

Vybraná trasa variantov je kompromis medzi súčasným poznaním stavu, neurčitostami a reálnymi finančnými možnosťami štátu.

Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou projektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť predpokladaných a aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov.

4.1 Platnosť tohto záverečného stanoviska je 7 rokov.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Program monitorovania pred začatím stavby, v priebehu výstavby a počas prevádzky činnosti

Predmet monitorovania v riešenom úseku diaľnice by mal byť spracovaný v rámci DÚR resp. DSP v prílohe „Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia“ a podľa TP 6/2008 “Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie” platného od 15.8.2008 pre definitívny variant. Mal by byť zameraný najmä na sledovanie vplyvov činnosti vo všetkých štádiách prípravy, výstavby a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených - dotknutých lokalitách, pričom úlohou poprojektovej analýzy je analyzovanie a vyhodnotenie vplyvov činnosti zistených pri monitoringu s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivejšie ako sa v Správe o hodnotení predpokladalo.

Monitoring v riešenom území navrhovanej činnosti je potrebné zamerať najmä na sledovanie:

1. ovzdušia, hluku a vibrácií pred, počas výstavby a počas prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu, rekreačných zón a chráneným územiám (výber miest monitoringu navrhnuť podľa aktualizácie hlukovej a rozptylovej štúdie v ďalšom stupni PD pre odporúčaný variant),
2. odpadových vôd počas výstavby tunela a počas prevádzky z diaľničnej kanalizácie pri vyústení do recipientov,
3. sledovanie režimu a kvality podzemných vôd pred, počas výstavby a počas prevádzky a to v rozsahu podľa odporúčaní hydrogeologického prieskumu (vybudovanie systému monitorovacích vrtov),
4. sledovanie vplyvu na horninové prostredie podľa odporúčaní inžiniersko-geologického prieskumu,
5. bioty v definovaných lokalitách, kontaktných chránených územiach, územiach NATURA 2000 a dotknutých biotopoch pred, počas výstavby a počas prevádzky podľa výsledkov vykonaného monitoringu bioty, ktorý je potrebné aktualizovať počas ďalšej prípravy diaľnice v odporúčanom variante,
6. migračných ciest zveri vo vzťahu k bariérovému efektu a to pred a počas výstavby a účinnosti navrhovaných opatrení pre zabezpečenie migračných koridorov zveri počas prevádzky,
7. geotechnický monitoring počas a po výstavbe tunela,
8. monitoring vodných tokov a vodných zdrojov podľa odporúčaní hydrogeologického prieskumu.

Presný rozsah monitoringu (miesta a parametre) bude možné určiť na základe vykonaných prieskumov, odborných štúdií a posudkov pre odporúčaný variant v ďalšom stupni PD.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Kontrolu dodržiavania environmentálnych opatrení záverečného stanoviska z procesu posudzovania vykoná environmentálny dozor podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39, ods. 3 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej

podľa zákona sú horšie, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť. Podľa záznamu z verejného prerokovania na verejnom prerokovaní vystúpili občania s otázkami k navrhovanej činnosti.

Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva, Bratislava

2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka

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

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 7. 2. 2012