



**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Sekcia environmentálneho hodnotenia
a odpadového hospodárstva
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Bratislava 06.11. 2017
Číslo: 4328/2017-1.7/ml

ROZHODNUTIE

VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR), ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1), navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

zmena navrhovanej činnosti „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“

sa nebude posudzovať.

Odôvodnenie

A) PRIEBEH KONANIA

- 1) Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, doručil dňa 17. 03. 2017 na MŽP SR *Oznámenie o zmene*.

Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, tzn. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

- 2) MŽP SR zaslalo *Oznámenie o zmene* všetkým subjektom listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 21. 03. 2017. Pre konanie bola podkladom dokumentácia *Oznámenie o zmene „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“*, ktorá bola zároveň zverejnená na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/d1-bratislava-senec-rozsirenie-na-6-pruh-1-usek-km-0-000-3-638-13-600->

Subjektom boli doručené listy od 25. 03. 2017 do 30. 03. 2017.

- 3) K *Oznámeniu o zmene* boli doručené stanoviská na MŽP SR od zainteresovaných subjektov v dňoch od 04. 04. 2017 - 02.05.2017.
- 4) MŽP SR listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 18. 04. 2017 upovedomilo podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o podkladoch rozhodnutia a o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia.
- 5) MŽP SR listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 24. 04. 2017 zaslalo na navrhovateľa žiadosť o informáciu podľa § 29, ods. 10 zákona.
- 6) Navrhovateľ, NDS. a.s., Bratislava odpovedal listom zo dňa 10.05.2017.
- 7) MŽP SR listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 26. 05. 2017 upovedomilo 2 krát podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o podkladoch rozhodnutia a o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia.
- 8) Nazretie do spisu vykonalo OZ Triblavina, Mgr. Seifertová, Bernolákovo dňa 02.06.2017.
- 9) OZ Triblavina požiadala listom zo dňa 19.06.2017 o predĺženie lehoty na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia.
- 10) MŽP SR predĺžilo listom zo dňa 26.06.2017 lehotu na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia.
- 11) OZ Triblavina zaslala stanovisko k podkladom rozhodnutia listom zo dňa 12.07.2017.
- 12) MŽP SR listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 24. 07. 2017 zaslalo na navrhovateľa žiadosť o informáciu podľa § 29, ods. 10 zákona.
- 13) Navrhovateľ, NDS. a.s., Bratislava odpovedal listom zo 07. 08. 2017.

B) STANOVISKÁ K OZNÁMENIU O ZMENE

Stanoviská k navrhovanej zmene

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:

MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, (list zo dňa 7.4.2017)

Nemá z koncepcného hľadiska žiadne pripomienky.

MDV SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, (list zo dňa 11.4.2017)

Súhlasí za podmienky v ďalšom konaní predložiť na posúdenie hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.

MV SR, (list zo dňa 5.4.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie.

MO SR, (list zo dňa 10.4.2017)

Súhlasí za podmienok:

- dodržať šírku pruhov
- zabezpečiť prejazdnosť pre záujmové dôvody OS SR

Hlavné mesto SR, Bratislava (list zo dňa 06.04.2017)

Na základe zhodnotenia zmena nepredstavuje zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Požaduje splniť všetky opatrenia uvedené na str. 68 – 69 DSP.

Obec Chorvátsky Grob (list zo dňa 10.4.2017)

Súhlasí za splnenia nasledovných podmienok:

- Zabezpečiť prístup z Triblavinskej cesty a prislúchajúcich priemyselných areálov na diaľnicu D1 formou prepojovacej komunikácie SO 802 00. Táto komunikácia bude slúžiť na prístup okolitých lokalít a obyvateľov Chorvátskeho Grobu, časť Čierna Voda aj v čase rekonštrukcie mosta na Triblavinskej ceste ponad diaľnicu D1.
- SO 802 00 vyhotoviť skôr, ako bude realizovaná rekonštrukcia mosta na Triblavinskej ceste vzhľadom k tomu, že by nebol zabezpečený prístup obyvateľov a ani obce k svojmu katastru.
- Most na Triblavinskej ceste ponad D1 vyhotoviť so zodpovedajúcou šírkou vhodnou aj pre cyklochodník a chodník pre peších.
- Komunikáciu SO 802 00, ako novovybudovaný most, obec Chorvátsky Grob po ich vybudovaní zoberie do svojej správy.
- Uvedené žiada doplniť do dokumentácie pre stavebné povolenie.

Mestská časť Bratislava – Vajnory (list zo dňa 18.4.2017)

- Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov v celom rozsahu,
- Požaduje dodržať v dokumentácii pre stavebné konanie platné ÚR č. A/2013/415-/HLO vydané OÚ Bratislava dňa 9.4.2013. V ÚR boli aj obojstranné kolektory.
- Upozorňujeme, že diaľnica D1 s obojstrannými kolektormi je súčasťou záväzných regulatívov územného rozvoja BSK (VZN BSK č. 1/2013 z 20.9.2013) v zmysle ÚP regiónu BSK.

Bratislavský samosprávny kraj (list zo dňa 03.4.2017)

Vypustenie kolektorov diaľnice a jej rozšírenie na 8-pruh je v rozpore so záväznou časťou ÚPN R BSK a BSK s navrhovanou úpravou v predložennom návrhu zmeny činnosti nesúhlasí.

Konkrétne riešenia križovatiek a napájania na diaľnicu nie sú predmetom riešenia ÚPN R BSK vzhľadom na mierku jeho spracovania M 1: 50 000. Tieto sú predmetom spracovania podrobnejších územnoplánovacích dokumentácií, podkladov a projektových dokumentácií, pripravovaných a realizovaných v zmysle zákona č. 50/1976 Zb.

MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list zo dňa 27.4.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

ŠOP SR, Banská Bystrica (list zo dňa 24.04.2017)

Stotožňuje sa so stanoviskom RCOP v Bratislave, ktoré nepožaduje ďalšie posudzovanie.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP v sídle kraja (list zo dňa 11.4.2017)

Má nasledujúce pripomienky:

- ochrana prírody a krajiny – požaduje ďalšie posudzovanie
- vodná správa – zmena je možná za predpokladu, že pri realizácii a využívaní plánovanej stavby budú vykonané opatrenia na zabránenie vstupu znečisťujúcich látok

do podzemných i povrchových vôd (optimálne cez odlučovače ropných látok)

- prevencia závažných priemyselných havárií, bez pripomienok.

Celkový záver - požaduje ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti.

OÚ Bratislava, odbor krízového riadenia, (list zo dňa 4.4.2017)

Materiál – Oznámenie o zmene, berie na vedomie.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, (list zo dňa 12.4.2017)

- ochrana prírody a krajiny – požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti
- ochrana ovzdušia – nemá pripomienky
- ochrana vôd – nemá pripomienky
- odpadové hospodárstvo – nemá pripomienky

Celkový záver – požaduje ďalšie posudzovanie

OÚ Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva (list zo dňa 5.4.2017)

Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Pezinok, (list zo dňa 30.3.2017)

Nepredpokladá negatívny vplyv na životné prostredie z hľadiska ochrany pred požiarimi.

Obvodný bankský úrad, Bratislava, (list zo dňa 11.04.2017)

V záujmovom území sa nenachádzajú ložiská vyhradených nerastov a nie sú ani iné záujmy, ktoré by bolo potrebné chrániť podľa bankských predpisov.

Peter Hanic, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18.04.2017)

- Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu,
- zároveň žiada dodržať územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory....
- upozorňuje, že daný úsek je súčasťou záväzných regulatívov územného plánu VÚC BSK

PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18.04.2017)

- Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu,
- zároveň žiada dodržať územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory....
- upozorňuje, že daný úsek je súčasťou záväzných regulatívov územného plánu VÚC BSK

Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava (list zo dňa 17.04.2017, 13 strán)

V stanovisku uvádza najmä tieto zásadné okruhy problematik:

- Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu
- Charakter navrhovaných zmien – opis dôsledkov vypustenia kolektorov
- Judikatúra v oblasti EIA – rozbor rozhodnutí súdneho dvora EÚ
- Aplikácia § 18 - rozbor legislatívy, dôvodenie, prečo by sa mala zmena navrhovanej činnosti chápať ako zmena celého projektu a mala by sa posudzovať ako nový projekt, čiže začať zámerom

- Rozpor s územným plánom – zmena je v rozpore s ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja
- Záverečné návrhy – zastaviť zisťovacie konanie, vykonať celé povinné hodnotenie, vypracovať dopravno – kapacitný prieskum, dodržať v dokumentácii pre stavebné konanie platné územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory....., stavba D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory... je súčasťou záväzných regulatívov ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja.

OZ Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18.04.2017, 17 strán + snímka el. tabule obce Chorvátsky Grob)

V stanovisku uvádza najmä tieto zásadné okruhy problematik:

- Obec Chorvátsky Grob vyvesila oznámenie o zmene len na 8 pracovných dní a nie na pracovných 10 dní
- Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu
- Charakter navrhovaných zmien – opis dôsledkov vypustenia kolektorov
- Judikatúra v oblasti EIA – rozbor rozhodnutí súdneho dvora EÚ
- Aplikácia § 18 - rozbor legislatívy, dôvodenie, prečo by sa mala zmena navrhovanej činnosti chápať ako zmena celého projektu a mala by sa posudzovať ako nový projekt, čiže začať zámerom
- Rozpor s územným plánom – zmena je v rozpore s ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja
- Záverečné návrhy
 - 1.zastaviť zisťovacie konanie,
 - 2.vykonať celé povinné hodnotenie,
 - 3.vypracovať dopravno – kapacitný prieskum.

VYHODNOTENIE STANOVÍSK

K stanoviskám subjektov zaslala NDS, a.s. Bratislava 10.05.2017 nasledovné stanovisko:

NDS: V stanovisku Okresného úradu v Bratislave, odbore starostlivosti o životné prostredie, ktorý žiada posudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní bez uvedenia dôvodu, konštatujeme, že Okresný úrad v Bratislave sa k tej istej dokumentácii vyjadril súhlasným stanoviskom dňa 12.12.2016 č. OÚ-BA-OSZP3/2016/103812/UBR/II (v prílohe listu). Nakoľko ani v jednom zo stanovísk OÚ Bratislava nie sú uvedené dôvody, na základe ktorých žiadajú posudzovať vplyv zmien navrhovanej činnosti na životné prostredie, žiadame daný úsek rozšírenia diaľnice D1 neposudzovať. Svoju žiadosť zdôvodňujeme tým, že šírkové usporiadanie jestvujúcej diaľnice ostáva v úseku od Vajnor po križovatku D1/D4 bez zmeny tak, ako bolo posudzované v procese EIA. Diaľnicu D1 je nevyhnutné v krátkom čase rozšíriť z dôvodu stavebnej prípravy pre križovanie s diaľnicou D4 ako aj z dôvodu prekročenej kapacitnej únosnosti. Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, t.j. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie križovania diaľnic D1 a D4.

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR nemení koridor diaľnice D1 v predmetnom úseku a rešpektuje existujúce príľahlé chránené územia viažúce sa najmä na lokalitu NPR Šúr, ako aj väzby medzi prvkami ÚSES v území.

Komunikácia bude oplotená a zohľadňuje identifikované migračné biokoridory v území, pričom v trase stavby pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou a priepustov (napr. rúrové a rámové priepusty).

NDS : K stanovisku Bratislavského samosprávneho kraja, v ktorom sa konštatuje, že z hľadiska Územného plánu regiónu BSK nesúhlasí so zmenou navrhovanej činnosti.

Pri realizácii výstavby sa vždy môžu vyskytnúť okolnosti, ktoré majú dopad na pôvodnú koncepciu riešenia výstavby, dôsledkom čoho môže byť následné pozmenenie pôvodnej koncepcie. Je potrebné znovu skonštatovať, že zmena koncepcie dopravného riešenia diaľnice D1 vyplynula z aktualizovaného dopravného-kapacitného posúdenia a koordinácie s diaľnicou D4, v zmysle ktorej bol nárast intenzít dopravy taký, že pôvodne navrhované riešenie 6-pruhovej diaľnice D1, vrátane súbežných jednosmerných kolektorov z roku 2010 **bolo vyhodnotené ako nevyhovujúce.**

Na tomto mieste je však potrebné poukázať na účel predmetnej výstavby, ktorým je predovšetkým skapacitnenie a rekonštrukcia jestvujúcej a už kapacitne nevyhovujúcej diaľnice D1 na trase Bratislava - Trnava, spočívajúce v rozšírení diaľnice D1 zo „6-pruhu na 8- pruh“.

Zmenou koncepcie dopravného riešenia diaľnice D1 sa upravilo len **šírkové usporiadanie** diaľnice D1 **zo 6-pruhového** kat. D 33,5/120 **plus kolektor 2x C9,5/80 na 8-pruhové** kat. D 41/120 a nemení sa ňou funkčné vymedzenie daného územia. Pre správne určenie súladu zmeny koncepcie diaľnice D1 je potrebné správne vymedziť pojem „kolektor“ ktorý **nemá** svoju legálnu definíciu. Kolektory pritom nepredstavujú stavbu, ktorá je nevyhnutná na zabezpečenie a ochranu diaľnic a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárskej premávky na nich. Úlohou kolektorov v posudzovanom prípade je napojiť sa na prístupové cesty z okolitých obcí. Vo všeobecnosti platí, že výstavba diaľnic môže byť realizovaná aj bez kolektorov, t.j. oddelením kolektorov od diaľnice sa diaľnica funkčne neznehodnotí a bude naďalej môcť plniť svoj účel.

Na základe uvedeného a za predpokladu, že:

- kolektory nie sú súčasťou diaľnice, t.j. nemusí sa ich výstavba uskutočňovať súčasne s prestavbou diaľnice D1
- kolektory, ako také, môžu byť z hľadiska technického a dopravného riešenia dobudované aj dodatočne

možno konštatovať, že prestavba D1 v posudzovanom úseku ako 8-pruh namiesto 6-pruhu je v súlade s funkčným vymedzením územia podľa Územného plánu BSK.

NDS : K podmienkam uvedeným v súhlasnom stanovisku Obce Chorvátsky Grob, v ktorom sa požaduje zachovať severnú prístupovú komunikáciu na stavenisko križovatky Triblavina pre zabezpečenie prístupu z Triblavinskej cesty...uvádzame, že predmetná komunikácia nie je súčasťou stavby rozšírenia diaľnice D1 v 1.úseku Bratislava-Senec, ale súčasťou stavby križovatky Triblavina ako dočasná komunikácia zabezpečujúca prístup stavenišťnej dopravy. Nakoľko termín ukončenia výstavby križovatky Triblavina je posunutý do konca roku 2019 (vďaka legislatívnym obštrukciám zo strany OZ Triblavina), je podmienka zachovania stavenišťnej komunikácie pre verejnú dopravu pred rekonštrukciou Triblavinského mosta konfrontovaná s koordináciou výstavby oboch stavieb. Nie je možné pred ukončením výstavby križovatky Triblavina sprístupniť cestu na stavenisko križovatky Triblavina pre dopravu verejnosti.

NDS : K podmienkam uvedeným v súhlasnom stanovisku Ministerstva obrany SR, nemáme výhrady. Podrobný plán organizácie dopravy počas výstavby je súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie rozšírenia D1 Bratislava-Senec, 1.úsek.

NDS : K stanovisku PhDr. Márie Kiskovej a Petra Hanica v ktorom požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu, zároveň žiada dodržať územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory....konštatujeme, že v územnom rozhodnutí sa neuvádza podmienka budovať spolu s rozšírením diaľnice aj kolektory. V prvom rade je nevyhnutné skapacitniť nevyhovujúcu diaľnicu a zabezpečiť tak bezpečnosť a plynulosť dopravy.

K tvrdeniu, že súčasťou záväzných regulatívov územného plánu VÚC BSK sú aj kolektory, upozorňujeme že cieľom územného plánu je vymedziť koridor pre rozšírenie jestvujúcej diaľnice, ale nikde sa neuvádza, že kolektory je nevyhnutné budovať naraz spolu s rozšírením diaľnice.

NDS : K stanovisku OZ Triblavina, v ktorom požaduje posudzovať vplyvy navrhovanej zmeny uvádzame k jednotlivým dôvodom súvisiacim s technickým riešením diaľnice nasledovné:

Zdôvodnenie OZ Triblavina, že predmetná stavba nie je v súlade so štátnou expertízou č.10/2012 nie je pravdivé. Pre 1. úsek rozšírenia diaľnice D1 Bratislava-Senec bola vypracovaná v roku 2016 dokumentácia stavebného zámeru, na základe ktorej ešte len bude vydaný protokol o vykonaní štátnej expertízy. Platnosť uvedenej štátnej expertízy č.10/2012 nebola nikdy MDV SR potvrdená, práve naopak, bolo rozhodnuté že pre každý z 5 úsekov skapacitnenia diaľnice D1 bude vypracovaná samostatná štátna expertíza. Platný protokol o vykonaní štátnej expertízy majú zatiaľ stavby križovatiek Blatné a Triblavina.

Zdôvodnenie OZ Triblavina, že zmena navrhovanej činnosti oproti DÚ a DSZ podstatne mení koncepciu dopravy a zmení sa obslužnosť dopravy nie je pravdivé. Podľa ust. §12 zákona č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti je úlohou diaľničnej spoločnosti zabezpečiť prípravu, realizáciu opráv, údržbu a výstavbu diaľnic, okrem koncesných ciest, a to na základe programov ministerstva, programov schválených vládou vrátane spoločných programov Slovenskej republiky a Európskej únie a medzinárodných zmlúv. Riešenie regionálnej dopravy a obsluhy územia prináleží do kompetencie VÚC BSK, resp. samotných obcí, rovnako ako aj vylúčenie prechodu tranzitnej dopravy cez intravilán obcí.

Tvrdenie OZ Triblavina, že opodstatnenosť riešenia diaľnice s kolektormi bola podporená množstvom dopravných štúdií je zavádzajúce. V rámci investičnej prípravy tejto stavby Národnou diaľničnou spoločnosťou bolo vypracované jedno dopravo-kapacitné posúdenie v roku 2011, ktoré bolo súčasťou DÚR a v ktorom bolo jasne naznačené, že takéto riešenie bude v roku 2035 už na hranici kapacitnej únosnosti.

Zmena koncepcie dopravy diaľnice D1 vyplynula z dopravného – kapacitného posúdenia z roku 2015 vypracovaného za účelom overenia pôvodného návrhu D1 (6-pruh+kolektory). Keďže pôvodné riešenie s kolektormi sa ukázalo ako kapacitne nevyhovujúce, v rámci koordinácie s diaľnicou D4 sa rozhodlo, že diaľnica bude skapacitnená v 8-pruhovom riešení. Toto riešenie bolo následne overené ďalšími 9 dopravnými kapacitnými modelmi, v ktorých bolo posúdené dopravné zaťaženie jestvujúcej cestnej siete v špičkových hodinách v dotknutom území.

Uvedené poklady boli dostupné na stránke NDS a.s. a považujeme ich za postačujúce pre overenie navrhnutého riešenia skapacitnenia diaľnice D1. Tvrdenie pána Grožaja, že vstupy boli zadávané účelovo je absurdné, rovnako ako aj konštatovanie, že najskôr sa projektovalo a až následne dorábali dopravné prieskumy... Skôr by sme upozornili na skutočnosť, že na základe neustálych námietok

a obštrukcií zo strany OZ Triblavina bolo vypracované nadštandardné množstvo dopravno-inžinierskych podkladov platených z prostriedkov daňových poplatníkov, pričom zo strany OZ Triblavina nebol predložený žiadny relevantný podklad, ktorým by podložili svoje tvrdenia.

Väčšina námietok a zdôvodnení OZ Triblavina je prevzatá zo zisťovacieho konania vplyvov zmien križovatky Triblavina a nesúvisia s rozšírením D1 Bratislava-Senec, 1. úseku. Pýtame sa, ako sa zrušením kolektorov v 1.úseku rozšírenia D1 od Vajnory po križovatku Triblavina znemožní napojenie okolitej cestnej siete? Akú jestvujúcu cestu by kolektory v tomto úseku napájali? Pokiaľ nám je známe, Triblavinská cesta nie je súčasťou cestnej siete a jej napojenie by bolo v rozpore s cestným zákonom.

OZ Triblavina konštatuje, že zmena projektu prináša aj zmenu v napojení na štátu cestu I/61... Pravdepodobne si autori námietok nevšimli, že v predloženej dokumentácii rozšírenia diaľnice D1 sa žiadne napojenie na cestu I. triedy nerieši, nakoľko rozšírenie D1 v úseku Vajnory-Triblavina sa cesty I/61 nedotýka. V celom stanovisku OZ Triblavina sa opakujú námietky súvisiace s križovatkou Triblavina a jej napojením na cestu I/61, ktoré už boli zodpovedané v samostatných zisťovacích konaniach pre križovatku Triblavina a sú predmetom iných stanovísk NDS, a.s., resp. nesúvisia s predloženým 1.úsekom rozšírenia D1.

V súvislosti s tvrdením OZ Triblavina, že kolektory boli určené na zabezpečenie náhradnej cestnej siete počas výstavby a zdvihu diaľnice chceme upozorniť, že presmerovanie dopravy počas rekonštrukcie diaľnice do jedného smeru je bežným postupom aj v zahraničí (česká D1 sa rekonštruuje dokonca miestami v režime 2+1). Budovanie ďalšej komunikácie kvôli rekonštrukcii diaľnice by bolo ekonomicky neefektívne riešenie. **Podrobný plán organizácie dopravy počas výstavby je súčasťou dokumentácie pre stavebné konanie rovnako aj návrh obchádzkovej trasy v priestore križovatky D1/D4, ktorá bude nevyhnutná počas zdvihu nivelety diaľnice vyvolanej diaľnicou D4.**

Súhrnné požiadavky OZ Triblavina a pani Kratochvílovej.

- **OZ Triblavina žiada, aby v správe o hodnotení bola dopravná štúdia, ktorá by vyhodnotila nárast obyvateľov regiónu...**

NDS: Pre navrhované 8-pruhové riešenie D1 v úseku Vajnory - Triblavina bolo vypracovaných niekoľko dopravno-kapacitných prieskumov a modelov, v ktorých bolo posúdené dopravné zaťaženie jestvujúcej cestnej siete v špičkových hodinách v dotknutom území. VÚD Žilina bol spracovateľom dopravného modelu D4/R7, pričom dopravný model vychádzal z dopravného zaťaženia v územnom genereli a z matíc prepravných vzťahov, ktoré mapovali rok 2014. Územný generel sa schvaľoval v roku 2015 a má prognózu spracovanú so zohľadnením rozvojových zámerov mesta a jeho širšieho okolia. Generel zjednotil všetky dostupné podklady a aj výhľadové dopravné zaťaženie územia do roku 2040. Dopravno-kapacitné posúdenia vychádzajú z dopravného zaťaženia z úz. generelu dopravy, so zohľadnením demografickej prognózy rastu obcí, resp. mesta. Zohľadňujú sa rozvojové zámery aj z periférnych častí. Úlohou spracovateľov bolo zohľadniť dopravné zaťaženie, ktoré bolo schválené v územnom genereli a toto bolo prevzaté.

V okolí križovatky Triblavina sa nezohľadnilo iba 14 500 obyvateľov, ale v prvom rade podklad z dopravného generelu. Úlohou VÚD Žilina bolo prevziať demografickú prognózu z úz. generelu a doplniť o informácie ktoré v genereli neboli zohľadnené. Doplnil sa nárast o 14 500 obyvateľov (do úvahy sa vzali lokality Farná, log. Centrum Triblavina, Autolandia Triblavina, vedecko výskumné centrum pre výskum neurodegeneratívnych chorôb....). Pre tieto vstupné údaje bola urobená aj mikrosimulácia územia.

- **OZ Triblavina tvrdí, že vypustenie kolektorov prináša zmenu v dopravnom systéme územia..**

NDS: Skapacitnenie diaľnice D1 v pôvodnom riešení s kolektormi je ekonomicky nevhodné a v úseku Bratislava – Triblavina z dôvodu zachovania bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľnici neprijateľné. Kolektorový návrh predstavuje kolízne riešenie najmä z hľadiska množstva kolíznych bodov a priepletov medzi súbežnou komunikáciou a telesom diaľnice. Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať ani v ďalekom výhľade. Nie je žiaduce koncentrovať dopravu do jedného miesta, práve naopak, je potrebné dopravu pri vstupe do mesta rozptýliť do viacerých vstupov a dôslednejšie uplatňovať budovaný radiálno - okružný systém.

- **OZ Triblavina požaduje novú hlukovú štúdiu, rozptylovú štúdiu, HIA, zoologický prieskum ...**

NDS: Hluková ako aj emisná štúdia pre riešenie s kolektormi bola súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie vypracovanej v roku 2011. Aktualizovaná hluková štúdia a emisná štúdia sú súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie D1 Bratislava-Senec, 1.úsek vypracované v roku 2016. Uvedené nemá zásadný vplyv na životné prostredie. Nakoľko ide o rekonštrukciu existujúcej diaľnice, kde posudzovanie vplyvov zmien navrhovanej činnosti súvisí so samotnou prevádzkovanou diaľnicou je požiadavka na zabezpečenie zoologického a botanického prieskumu irelevantná.

- **OZ Triblavina požaduje výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť rozšírením seneckej cesty...**

NDS: Rozšírenie cesty I/61 na 4-pruhovú v celom úseku Bratislava – Senec je na základe pokynu ministra dopravy SR, Arpáda Érseka súčasťou komplexného riešenia dopravnej situácie v Bratislavskom kraji v nadväznosti na výstavbu diaľnice D4. Národná diaľničná spoločnosť preberá investičnú prípravu stavby I/61 Bratislava – Senec – skapacitnenie od Slovenskej správy ciest. Rozšírením cesty I/61 na 4-pruh bude plne nahradené pôvodné riešenie kolektorové riešenie diaľnice D1, čo je aj predmetom Dopravno-kapacitného posúdenia diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“.

- **OZ Triblavina požaduje v procese EIA predložiť plán organizácie dopravy počas výstavby....**

NDS: Podrobný plán organizácie dopravy počas výstavby je súčasťou dokumentácie pre stavebné konanie rovnako aj návrh obchádzkovej trasy v priestore križovatky D1/D4, ktorá bude nevyhnutná počas zdvíhu nivelety diaľnice vyvolanej diaľnicou D4. Pre prístup stavenišť dopravou bude využívaná existujúca cestná sieť tak, ako pri rekonštrukcii a výstavbe ostatných diaľničných úsekov na Slovensku a rovnako by sa postupovalo aj pri výstavbe kolektorov.

- **OZ Triblavina požaduje doplniť variant rozšírenia diaľnice s kolektormi...**

NDS: K tejto požiadavke konštatujeme, že v porovnaní s dokumentáciou pre územné rozhodnutie z roku 2011 bol nárast vozidiel vyplývajúci z dopravno-kapacitného posúdenia taký, že bolo nevyhnutné zvýšiť počet jazdných pruhov na kolektoroch z 2 na 3. Takéto riešenie by znamenalo na jednej strane zmenu územného rozhodnutia nakoľko záber pozemkov by bol väčší, ale najmä sústredenie dopravy do 12 jazdných pruhov čo by spôsobilo dopravný kolaps na vstupe do Bratislavy. Rovnako dôležité je ekonomické hľadisko takého riešenia diaľnice v 12 jazdných pruhoch medzi Bratislavou a Sencom, navyše bez existujúcich komunikácií, ktoré by zabezpečili napojenie okolitého územia na kolektory. Skapacitnenie diaľnice D1 v pôvodnom riešení s kolektormi je ekonomicky nevhodné a v úseku Bratislava – Triblavina z dôvodu zachovania bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľnici neprijateľné. Kolektorový návrh predstavuje kolízne riešenie najmä z hľadiska množstva kolíznych bodov a priepletov medzi súbežnou komunikáciou a telesom diaľnice. Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať

ani v ďalekom výhľade. Nie je žiadúce koncentrovať dopravu do jedného miesta, naopak, je potrebné dopravu pri vstupe do mesta rozptýliť do viacerých vstupov a dôslednejšie uplatňovať budovaný radiálno - okružný systém.

Ako posledný, ale o to viac dôležitý, je aspekt legislatívneho zastrešenia „kolektora ako súbežnej komunikácie“, ktorý nemá dodnes svoju legálnu legislatívnu definíciu.

Na záver tohto stanoviska k námietkam podaným v zisťovacom konaní chceme zdôrazniť, že navrhované zmeny súvisiace s rekonštrukciou diaľnice D1 a výstavbou diaľnice D4 prinesú do širšieho územia bratislavského kraja 6 veľkých diaľničných križovatiek, Triblavina, Ivanka sever, Ivanka západ, Rača, Čierna voda a Vajnory, ktoré zabezpečia nadštandardné napojenie tohto územia na diaľničnú sieť.

Preto si Vás dovoľujeme požiadať o vydanie rozhodnutia zo zisťovacieho konania, v zmysle ktorého sa nepredpokladá žiadny nepriaznivý vplyv navrhovaných zmien rozšírenia diaľnice D1 Bratislava - Senec, 1.úsek na životné prostredie.“

K vyjadreniu NDS, a.s., Bratislava zaslala OZ Triblavina stanovisko, v ktorom opätovne uvádza svoje argumenty a požaduje stavbu posudzovať podľa zákona.

NDS, a.s., Bratislava opätovne zaslala listom zo dňa 07. 08. 2017 vysvetlenia k stanovisku OZ Triblavina a uvádza, že nakoľko sa námietky opakujú, a boli zodpovedané, trvajú na pôvodnom stanovisku zo dňa 18.05.2017 a k ďalším námietkam, nesúvisiacim s predloženým Oznámením o zmene sa nebudú vyjadrovať.

Vyjadrenie MŽP SR

S uvedenými vyjadreniami spracovateľa Oznámenia o zmene sa MŽP SR stotožňuje.

Nakoľko námietky a odpovede sa opakujú správny orgán usúdil, že ďalšie pokračovanie nevedie k objasneniu a zblíženiu stanovísk a z dôvodu racionalizácie konania pristúpil k vydaniu tohto rozhodnutia.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

C) POSÚDENIE VPLYVOV

MŽP SR pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, okrem dokumentácie Oznámenie o zmene, použilo primerane aj kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 52/2014/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská počas procesu takto:

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Predmetom tohto oznámenia je posúdenie zmeny navrhovanej činnosti: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“.

Účelom realizácie stavby „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh“ je vybudovanie kompletného rozšírenia diaľnice D1 vrátane výmeny konštrukcie vozovky. Realizáciou navrhovanej zmeny dôjde k

vybudovaniu kapacitného, smerovo rozdeleného koridoru s plynulou a bezpečnou prevádzkou, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých obcí.

Predmetný úsek zmeny navrhovanej činnosti bol už v minulosti posudzovaný ako súčasť stavby: Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ukončené procesy):

- o Zámer EIA (2009): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“,
- o Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010,
- o Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, Križovatka Triblavina“,
- o Vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov: „Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory, križovatka Triblavina“, č. 3236/2013-3.4/ml zo dňa 21.02.2013.

Pre predmetnú stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané OÚ Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky právoplatné územné rozhodnutie o umiestnení stavby (č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.3.2013, právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013).

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR, DSZ nemení koridor diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec.

Pre vypracovanie predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola podkladom Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 02/2016).

Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, t.j. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie križovania diaľnic D1 a D4.

Rozsah navrhovanej činnosti (vyjadrený v technických jednotkách)

Posudzovaný stav

Úsek zmeny navrhovanej činnosti bol už v minulosti posudzovaný ako súčasť stavby: Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. (ukončené procesy):

- o Zámer EIA (2009): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“,
- o Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010,
- o Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (10/2012): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, Križovatka Triblavina“,
- o Vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov: „Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory, križovatka Triblavina“, č. 3236/2013-3.4/ml zo dňa 21.02.2013.

V zámere EIA (2009), nakoľko sa jednalo o rozšírenie už jestvujúcej diaľnice a výstavbu súbežných kolektorov, Ministerstvo životného prostredia SR na žiadosť navrhovateľa upustilo od variantného riešenia navrhovanej činnosti listom č. 6901/2009 – 3.4/ml zo dňa 13.07.2009. Preto bol zámer vypracovaný v jednom variante navrhovanej činnosti a v nultom variante, tzn. stav, ktorý by nastal, keby sa činnosť nerealizovala. MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom podľa § 32 zákona určilo listom č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 25.11.2009, že správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie nie je potrebné vypracovať. V ďalších krokoch procesu posudzovania nahrádzal správu o hodnotení zámer EIA.

Záverečné stanovisko na stavbu „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané MŽP SR dňa 31.05.2010, pod číslom 9785/2009-3.4/ml., v ktorom MŽP SR odporučilo:

- *Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti **sa odporúča** realizácia navrhovanej činnosti - Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, 6-pruh + kolektory. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.*
- *Odporúča sa navrhované jednovariantné riešenie posudzované v zámere - rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruh s kolektormi v úseku Bratislava - Trnava.*

Pre predmetnú stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané OÚ Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky právoplatné územné rozhodnutie o umiestnení stavby (č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.3.2013, právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013).

Toto územné rozhodnutie o umiestnení stavby, resp. dokumentácia spresnila stavebné objekty. Išlo najmä o zadefinovanie stavebných objektov, zameranie územia a následné spresnenie mostných objektov, križovatiek, protihlukových stien, odvodnenia diaľnice, vegetačných úprav a oplotení. V dokumentácii boli zohľadnené došlé pripomienky.

Následne v predmetnom úseku bola vypracovaná zmena navrhovanej činnosti, ktorá riešila mimoúrovňovú križovátku Triblavina, proces posudzovania bol ukončený rozhodnutím č. 3236/2013-3.4/ml zo dňa 21.02.2013. Ďalšie oznámenia o zmene križovátky Triblavina nie sú ukončené.

Zmena navrhovanej činnosti, stručný opis technického a technologického riešenia

Stručný popis stavby – zmena navrhovanej činnosti (11/2016)

Rozsah stavby je stanovený podľa dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) a dokumentácie pre stavebný zámer (DSZ): „D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory (Amberg, R-project 2011). Oproti dokumentácii na územné rozhodnutie prišlo k zmenám v predloženej dokumentácii pre stavebné povolenie (DSP), najmä z dôvodu celkovej zmeny koncepcie riešeného úseku diaľnice D1

Diaľnica Bratislava – Trnava, úsek Bratislava – mimoúrovňová križovatka (MÚK) Blatné a zmeny koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

Cieľom stavby „Diaľnica D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh“, je vybudovať kompletne rozšírenie diaľnice D1 vrátane výmeny konštrukcie vozovky v úseku Bratislava – MÚK Blatné. Pre prehľadnosť a identifikáciu sú v dokumentácii uvádzané dve staničenia, pričom prvé staničenie napr. 0,000 reprezentuje staničenie stavby a druhé staničenie v zátvorke s príponou D1 (13,600 D1) reprezentuje staničenie súčasnej diaľnice D1 podľa pasportu. V prípade ak je uvedené len jedno staničenie, ide o staničenie stavby.

Po prehodnotení koncepcie výstavby jednotlivých úsekov diaľnice D1 prišlo k úprave rozsahu stavby v priestore križovatky Triblavina. V rámci stavby MÚK Triblavina sa vybuduje aj prislúchajúca časť samotnej diaľnice D1. **Z toho titulu prišlo k rozdeleniu celej stavby na dva samostatné stavebné úseky. Prvý úsek je v rozsahu od km 0,000 (13,600 D1) až po začiatok stavby MÚK Triblavina v km 3,638 (17,238 D1). Z toho dôvodu je stavba prvého úseku nazvaná „Diaľnica D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 - 3,638 (13,600 - 17,238 D1)“. Druhý úsek začína od konca stavby MÚK Triblavina v km 5,359 (18,959 D1) a stavba druhého úseku má názov „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“. Druhý stavebný úsek nie je predmetom tohto oznámenia o zmene, bude posudzovaný samostatne v rámci vlastného oznámenia o zmene.**

I. úsek: km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1) – po MÚK Triblavina

Medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je diaľnica D1 navrhnutá v šírkovom usporiadaní D33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadanie diaľnice D 33,5/120 je už od začiatku stavebnej úpravy (km 0,000 13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. Úsek medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrsym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1. Koniec prvého úseku je v km 3,638 (17,238 D1). Staničenie napojenia na úsek MÚK Triblavina je rôzne pre ľavý jazdný pás (LJP) a pravý jazdný pás (PJP). Pre LJP je to km 3,637680 (17,237680 D1) a pre PJP 3,556710 (17,15671 D1). Celková dĺžka riešeného úseku je 3,637680 km.

Rozsah stavby:

- začiatok rozšírenia diaľnice D1 je v km 0,000 (13,600 D1),
- koniec rozšírenia diaľnice D1 je v km 3,637680 (17,237680 D1),
- začiatok ľavostranného kolektora je v km 0,100 D1 (13,700 D1) a koniec je v km 1,400 D1 (15,000 D1),
- začiatok pravostranného kolektora je v km 0,400 D1 (14,000 D1) a koniec je v km 1,300 D1 (14,900 D1),
- diaľnica rozšírenie na 6-pruh, kat. 33,5/120, resp. 8-pruh, kat. D 41/120 vrátane výmeny vozovky.

Cesty:

	kategória	dĺžka trasy (km)
Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava – MÚK Blatné (SO 101-00)	D 33,5/120	2.620000
Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava –		

MÚK Blatné (SO 101-00)	D 41/120	1.018000
Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-10)	C 9.5/80	1.333250
- vetva „PVL1“		0.320107
- vetva „ST-BA“		0.272284
- vetva „JA-BA“		0.269160
- vetva „TT-JA“		0.817260
Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-20)	C 9.5/80	0.906128
- vetva „PVP1“		0.269902
- vetva „PVP2“		0.294588
- vetva „BA-JA“		0.190998
- vetva „ST-TT“		0.331859
- vetva „JA-TT“		0.646619
Napojenie SSÚD Vajnory na Diaľnicu D1 Bratislava – Trnava (SO 105-00)	C 6.5/50	0.353000
Úprava cesty na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory (SO 120-00)	MOK 7.5/40	0.098921
Preložka poľnej cesty v km 1.105 - 1.355 (14.705 - 14.955 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava (SO 130-00)	P 4/30	0.875000
Preložka poľnej cesty v km 2.100 diaľnice D1 Bratislava – Trnava (SO 131-00)	P 4/30	0.875387

Mosty:

- na diaľnici D1: 5 ks, celkovej plochy 5.872,75 m²
- na súběžných kolektoroch: 12 ks, celkovej plochy 14.487,80 m²
- na ostatných cestách: 2 ks, celkovej plochy 1.777,70 m²

Križovatky:

diaľničné križovatky:

- MÚK Vajnory – technický návrh neuvažuje s využitím vratnej vetvy križovatky Vajnory (SO 106) pre verejnú dopravu (z dôvodu nedostatočnej dĺžky priepletového úseku ako aj problematického riešenia okružnej križovatky v blízkosti železničného priecestia na ulici Pri mlyne).
- MÚK Ivanka Sever- koordinácia s D1, predpríprava pre križovatku s D4.

SSÚD Vajnory:

- rekonštrukcia
- vrátnica a malá administratívnu budovu pre 2 kancelárie + príslušenstvo (sklad, šatne,
- sociálne zariadenia...),
- garáže (vozidlá údržby počet 8 ks),
- jestvujúci sklad soli kapacitne zvýšený o 300 t,
- doplnenie kamerového systému na stredisku, napojenie meteo zariadení, ISD.

Protihlukové steny:

- 4 ks PHS, celková dĺžka 2.510 m

Ďalšie stavebné objekty:

- rekultivácie dočasných záberov,
- demolácie,
- oplotenia,

- oporné a zárubne múry,
- vystužené násypy telesa diaľnice a kolektorov
- preložky kanalizácie a vodovodov,
- preložky vzdušných a podzemných vedení NN, VN, VVN, prípojky NN k
- verejné osvetlenie, osvetlenie ŽSR
- preložky a ochrana káblových oznamovacích vedení
- objekty súvisiace so ŽSR,
- úprava a preložka STL a VTL plynovodov,
- ochrana ropovodu a produktovodu,
- prevádzkový súbor ISD.

Celkovo je navrhnutých 131 stavebných objektov a 2 prevádzkové súbory. Celková objektová skladba zmeny navrhovanej činnosti je súčasťou príloh predkladaného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

Zmeny oproti DÚR, DSZ

V rámci zmeny navrhovanej činnosti oproti technickému riešeniu stavby (oproti DÚR, DSZ Amberg, R-project 2011) dochádza v rámci DSP k nasledovným hlavným zmenám technického riešenia stavby:

Zmena objektovej skladby

- I. úsek: km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1) – po MÚK Triblavina

Oproti DÚR, DSZ bol znížený pôvodný rozsah súbežných obojstranných kolektorov z cca 2x16 km na cca 2x5,5 km a zároveň sa zmenšil rozsah objektovej skladby navrhovanej v DÚR. Úpravu diaľnice D1 v úseku Bratislava, Vajnory - Senec predstavuje rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruhovú diaľnicu v kategórii D33,5/120, so súbežnými kolektormi - jednosmernými cestami kategórie C 9,5/80 od začiatku úseku po križovatku Triblavina a priestore križovatky Senec. Dĺžka rozširovaného úseku diaľnice je 16 km. Ďalšou výraznou zmenou v zadaní bola zmena koncepcie križenia diaľnic D1 a D4. V pôvodnej dokumentácii „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh + kolektory“ DÚR/DSZ sa uvažovalo so štvorlístkovou križovatkou Ivanka sever a vedením diaľnice D4 ponad súčasnú diaľnicu D1. V spracovanej dokumentácii na územné rozhodnutie stavby diaľnice D4 sa zmenil tvar križovatky zo štvorlístkovej na prstencovitú. Taktiež sa posunula poloha križenia bližšie k Bratislave a zmenil sa spôsob križovania diaľnice D1 a D4. Výškové vedenie diaľnice D4 je teraz navrhnuté popod jestvujúcu diaľnicu D1. Toto riešenie si vyžiadalo úpravu výškového vedenia jestvujúcej diaľnice D1 od km 0,200 po km 3,000. Tvar navrhovanej križovatky Ivanka sever si taktiež vyžiadala návrh nových mostných objektov na diaľnici D1 a kolektoroch.

Ďalšou výraznou zmenou je počet jazdných pruhov na diaľnici a dĺžka kolektorov. V priebehu spracovania DSP, na základe požiadaviek objednávateľa o celkové optimalizovanie rozsahu stavby, prišlo k prehodnoteniu koncepcie „kolektorov“ ako samostatných komunikácií prepájajúcich križovatku Ivanka Sever a križovatku Triblavina. Celková dĺžka kolektorov sa výrazne skrátila a v súčasnom návrhu boli ponechané kolektory len pred križovatkou Ivanka sever a v priestore križovatky Senec. Kolektory v tomto návrhu slúžia len pre zabezpečenie priepletu a sú fyzicky oddelené od priebežných pásov diaľnice. Taktiež prišlo k zrušeniu križovatky Čierna voda, ktorú v plnej miere nahrádza budovaná križovatka Triblavina. Križovatka Triblavina bola z dokumentácie vyčlenená, nie je súčasťou tejto stavby a bude realizovaná samostatne. Ďalej prišlo k vyradeniu vratnej križovatkovej

vetvy z ulice Pri mlyne z verejnej dopravy a to z dôvodu nedostatočnej dĺžky priepletového úseku ako aj problematického riešenia okružnej križovatky v blízkosti železničného priecestia na ulici Pri mlyne.

Vzhľadom na výrazné skrátenie dĺžky kolektorov oproti dokumentácii na územné rozhodnutie sa zmenili počty jazdných pruhov v profile diaľnice D1 z 10 na 6 pruhov. Takýto počet pruhov je vzhľadom na dopravnú prognózu nedostatočný. **Na základe aktualizácie dopravno-inžinierskych údajov a potreby zachovania „Funkčnej úrovne“ diaľnice, vznikla potreba zväčšiť počet pruhov od križovatky Ivanka sever po križovatku Blatné na celkový počet 8 pruhov v profile.** Celkovo je teda diaľnica D1 navrhnutá nasledovne:

Medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je diaľnica D1 navrhnutá v šírkovom usporiadaní D33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadania diaľnice je už od začiatku stavebnej úpravy (km 0,000 13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. Úsek medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrsnym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1 tak, že po ich napojení na diaľnici D1 vznikne v km 2,940 osem pruh kategórie D41,0/120, so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m, ktorý ďalej pokračuje smerom ku plánovanej MÚK Triblavina a ďalej až po koniec úseku v MÚK Blatné.

Zmena stavebných objektov

SO 101-00

- v úseku od km 0,200 (3,800 D1) po km 3,200 (16,800 D1) je realizovaná zmena nivelety z dôvodu zmeny koncepcie križovania diaľnic D1 a D4.
- Diaľnica D1 je navrhnutá medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever v šírkovom usporiadaní D 33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadania diaľnice je už od začiatku stavebnej úpravy (km 0,000 13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. Do doby skapacitnenia úseku Mierová - Senecká bude diaľnica napojená dopravným značením na existujúci stav.
- úsek medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásom.
- v priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrsnym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1 tak, že po ich napojení na diaľnici D1 vznikne v km 2,600
- osem pruh, so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m, ktorý ďalej pokračuje smerom ku plánovanej MÚK Triblavina.
- šírkové usporiadanie diaľnice D1 medzi ZÚ a MÚK Ivanka Sever je navrhnuté ako 6 pruh v kategórii D 33,5/120 so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m. Prídavné pásy diaľnice D1 sú navrhnuté ako trojpruhová vetva križovatky so šírkou pruhu 3,50 m,
- šírkové usporiadanie diaľnice D1 vo vnútri MÚK Ivanka Sever je navrhnuté ako 6 – pruh v kategórii D 33,5/120,

- šírkové usporiadanie diaľnice D1 od MÚK Ivanka Sever po MÚK Triblavina je navrhnuté ako 8 – pruh v kategórii D 41/120 so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m.

SO 103-10

- zmena kategórie kolektora na vetvu jednosmernú trojpruhovú s $v_n=80\text{km/h}$, podľa DÚR bola kategória C 9,5/80,
- ľavý kolektorový pás je navrhnutý len v úseku km 0,1 – 1,450 D1 a v km 2,050 - 2,650 D1, pričom v oblasti križovatky Ivanka sever je kolektor úplne zrušený; podľa DÚR bol navrhovaný v celom úseku súbehu s D1 až po Trnavu.
- spresnenie smerového vedenia kolektora v úseku km 0,1 – 2,650 D1 prisunutím osi kolektora bližšie k diaľnici. Takto medzi kolektorom a diaľnicou vznikol deliaci pás, podľa DÚR bola v tomto priestore priekopa.
- spresnenie výškového vedenia kolektoru v náväznosti na smerové vedenie, ale predovšetkým na premostenie Ulice pri Mlyne a železničnej trate ŽSR.
- zmena vratnej vetvy križovatky Vajnory (ulica pri Mlyne), z ktorej je vylúčená verejná doprava a bude slúžiť len pre potreby NDS a.s.
- zmena smerového vedenia diaľnice D4 a súvisiacej križovatky Ivanka sever (zmenil sa tvar križovatky) oproti DÚR ovplyvnilo technické riešenie prepojenia oboch diaľnic D1 a D4. Zásadne sa tým zmenili vetvy JA-BA a TT-JA. Uvedené riešenie si vyžiadalo návrh 3-ch nových mostných objektov v oblasti križovatky.
- zmena odvodnenia kolektorov – odvodnenie vozovky je navrhnuté pomocou rigolov do kanalizácie a retenčných nádrží. Všetky vody z vozovky sú odvedené buď kanalizáciou alebo priekopami do odparovacích nádrží. Do terénu, resp. do odparovacích priekop sa odvádza len zrážková voda zo svahov telesa cesty.

SO 103-20

- zmena kategórie kolektora na vetvu jednosmernú trojpruhovú s $v_n=80\text{km/h}$, podľa DÚR bola kategória C 9,5/80,
- ľavý kolektorový pás je navrhnutý len v úseku km 0,4 – 1,450 D1 a v km 2,050 - 2,6 D1, pričom v oblasti križovatky Ivanka sever je kolektor úplne zrušený; podľa DÚR bol navrhovaný v celom úseku súbehu s D1 až po Trnavu.
- spresnenie smerového vedenia kolektora v úseku km 0,4 – 2,6 D1 prisunutím osi kolektora bližšie k diaľnici. Takto medzi kolektorom a diaľnicou vznikol deliaci pás, podľa DÚR bola v tomto priestore priekopa.
- zmena polohy prepojovacej vetvy PVP1 – odpojenie z D1 je navrhnuté v km 0,4 D1, čím sa dosiahlo predĺženie priepletového úseku na kolektore. Uvedená zmena je výhodná aj z hľadiska POV pre presmerovanie dopravy z D1 na kolektor. V DÚR bolo odpojenie v km 0,7 D1,
- je navrhnuté nové pripojenie kolektora na diaľnicu v km 1,45; v DÚR toto pripojenie nebolo navrhované,
- spresnenie výškového vedenia kolektoru v nadväznosti na smerové vedenie, ale predovšetkým na premostenie Ulice pri Mlyne a železničnej trate ŽSR.
- zmena smerového vedenia diaľnice D4 a súvisiacej križovatky Ivanka sever (zmenil sa tvar križovatky) oproti DÚR ovplyvnilo technické riešenie prepojenia oboch diaľnic D1 a
- D4. Zásadne sa tým zmenila vetvy ST-TT. Uvedené riešenie si vyžiadalo návrh troch nových mostných objektov v oblasti križovatky.

- zmena odvodnenia kolektorov – odvodnenie vozovky je navrhnuté pomocou rigolov do kanalizácie a retenčných nádrží. Všetky vody z vozovky sú odvedené buď kanalizáciou alebo priekopami do odparovacích nádrží. Do terénu, resp. do odparovacích priekop sa odvádza len zrážková voda zo svahov telesa cesty.

SO 105-00

- zmena priestorového riešenia trasy v km 0,120 – K.Ú. Trasa podchádza jestvujúci most smerom od diaľnice a pokračuje v súbehu s vetvou križovatky, na konci sa pripojí priamo na vjazd do SSÚD. Pôvodne podľa DÚR bola predmetná cesta pripojená na cestu I/61 krátkym odbočovacím pruhom. Riešenie DSP odstránilo toto odbočenie z cesty I/61.
- zmena polohy pripojenia na diaľnicu na začiatku úseku do km 0,346 D1; v DÚR bolo pripojenie v km 0,4 D1.
- na komunikácii je navrhnutý vjazd k navrhovanej retenčnej nádrži,

SO 106-00

- V rámci súvisiaceho objektu 120-00 (Úprava cesty na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory) sa v DSP nerealizuje malá okružná križovatka, na ktorú sa v DÚR napájali vetvy MÚK Vajnory. Z tohto dôvodu bolo nutné v DSP upraviť priestorové vedenie tzn. smerové, výškové vedenie a s tým súvisiace sklonové pomery trasy vetiev MÚK Vajnory, tak aby sa napojili na jestvujúcu ul. Pri mlyne,
- V rámci DSP bolo spracovaná Hluková štúdia, ktorej výsledkom je zmena polohy a výšky protihlukových stien, z tohto dôvodu doznali šírkové pomery a teleso SO 106-00 príslušných zmien,

SO 120-00

- V DSP sa nerealizuje malá okružná križovatka, na ktorú sa v DÚR napájali vetvy MÚK Vajnory,
- V rámci SO 120-00 sa v DSP uvažuje s frézovaním jestvujúcej vozovky na ul. Pri mlyne v rozsahu 100,8m tzn. v úseku, kde sa odpája (pripája) vetva V1 MÚK Vajnory od ul. Pri mlyne. Ďalej sa v rámci SO 120-00 uvažuje s vybudovaním vyrad'ovacieho úseku Lz = 50m a časti vetvy V1 MÚK Vajnory od km 0,011 00 – 0,129 80.

Zmena rozsahu stavby vyplývajúca z koordinácie stavieb D1 a D4

- technický návrh neuvažuje s využitím križovatky Vajnory pre verejnú dopravu (z dôvodu nedostatočnej dĺžky priepletového úseku ako aj problematického riešenia okružnej križovatky v blízkosti železničného priecestia na ulici Pri mlyne),
- zmena rozhrania vetiev MÚK Ivanka Sever v súlade so záväznými dohodami s NDS, a.s.

Celková objektová skladba a popis zmien objektov stavby zmeny navrhovanej činnosti je súčasťou príloh predkladaného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, tzn. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR nemení koridor diaľnice D1 v predmetnom úseku a rešpektuje existujúce príľahlé chránené územia viažuce sa najmä na lokalitu NPR Šúr, ako aj väzby medzi prvkami ÚSES v území.

Zmena navrhovanej činnosti bude oplotená a zohľadňuje identifikované migračné biokoridory v území, pričom v trase stavby pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou a priepustov (napr. rúrové a rámové priepusty).

Predmetom oznámenia o zmene je predložený stav navrhovanej činnosti v etape dokumentácie pre stavebné povolenie, resp. všetky zmeny predkladanej stavby od vydania záverečného stanoviska MŽP SR.

Súvislosť s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Diaľnica D1 bola definovaná uznesením vlády SR č. 523 z júna 2003 a je súčasťou základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest v koridore D1 Bratislava (Petržalka - križovatka s D2) - Trnava - Trenčín - Žilina - Košice - Záhor - štátna hranica SR / Ukrajina s celkovou dĺžkou 517 km. Zároveň je súčasťou medzinárodných európskych ťahov E 75 (Vardo – Helsinky – Gdansk – Katowice – Žilina – Bratislava – Győr – Budapešť – Belgrade – Athens – Sítia), E 58 (Vienna – Bratislava – Zvolen – Košice – Uzhgorod – pokračovanie až po Rostov na Done) a E 571 v smere Bratislava – Žilina – Košice.

Zmena navrhovanej činnosti je súčasťou už existujúceho koridoru diaľnice D1 Bratislava – Trnava. Navrhovaná zmena, resp. predmetná stavba má charakter rekonštrukcie. K tomuto bodu konštatujeme, že pre predmetný stavebný zámer navrhovanej líniovej stavby bolo vydané OÚ Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky právoplatné územné rozhodnutie o umiestnení stavby(č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.3.2013, právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013).

Zmena navrhovanej činnosti nadväzuje na nasledovné pripravované úseky siete rýchlostných ciest a diaľnic v SR a na plánované nasledovné zámery iných stavebníkov:

- 1) Diaľnica D4 v úseku Bratislava Jarovce - Ivanka Sever - Stupava Juh,
- 2) Cesta I/61 Bratislava – Senec,
- 3) Východný obchvat Vajnor,
- 4) Rekonštrukcia účelovej komunikácii od cesty I/61 po obec Čierna Voda,
- 5) Dopravné prepojenie cesty I/61 a II/506,
- 6) Europolis D61 Logistics (k.ú. Chorvátsky Grob),
- 7) Black River (k.ú.) Chorvátsky Grob,
- 8) Logistické centrum Senec - Horný Dvor,
- 9) D1 Fashion Outlet Senec,
- 10) obytná zóna SPARK Chorvátsky Grob - Čierna Voda,
- 11) Bernolákovo – západ.

Napojenie na existujúci komunikačný systém stavby zostáva oproti existujúcemu stavu nezmenený. Mimoúrovňové križovatky sú na samotnú diaľnicu D1 (SO 101-00) napojené buď priamo cez vetvy pomocou odbočovacích a zaraďovacích (prípájacích) pruhov, alebo cez súbežné kolektorové pásy na ktorých je realizovaný prieplet dopravných prúdov. Kolektorové pásy sú na diaľnicu napojené prepojavacími vetvami pomocou odbočovacích a zaraďovacích pruhov. Prepojovacie vetvy umožňujú prepojenie diaľnice (SO 101-00) a kolektorov (SO 103-10 a SO 103-20).

Vyvolanými investíciami stavby budú aj nevyhnutné demolácie, úpravy a preložky rôznych technických zariadení a vedení súvisiacich.

Nové dopravné napojenia a zvýšenie kapacity existujúcich MUK prinesú nové možnosti prerozdelenia dopravy a výberu alternatívnych, menej zaťažených trás umožní optimalizáciu dopravných pohybov po území a efektívnejšie využívanie ponúkanej komunikačnej siete. S ohľadom na ponuku diaľničnej siete najvyššieho štandardu v území predpokladané bude táto v čo najväčšej možnej miere využívaná dopravou územím tranzitujúcou a dopravou zdrojovou-cieľovou do ďalších častí Bratislavy.

Hodnotenie rizík

Riziká počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti môžu ďalej vzniknúť málo pravdepodobné, v minimálnom rozsahu a aj to bežné riziká, nehody súvisiace priamo so stavebnou činnosťou (ako napr. zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom zo stavebných prác, únik ropných látok z mechanizmov a pod.) Ich vylúčenie je podmienené dodržiavaním platných právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti sa bude riadiť stavebnými a technologickými predpismi a normami. Počas výstavby môže byť zvýšená hlučnosť, prašnosť a emisie z dopravy v okolí novostavby z dôvodu stavebných prác a činnosti stavebných strojov. Ich vplyv nebude dlhodobý a je možné ho minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov.

Riziká počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Navrhovaná zmena navrhovanej činnosti nebude pre obyvateľstvo predstavovať zdravotné riziká. V rámci DSP bolo spracovaná hluková štúdia, ktorej výsledkom je zmena polohy a výšky protihlukových stien. Taktiež samotná zmena navrhovanej činnosti oproti pôvodnej DÚR si nevyžiada nové demolácie existujúcich obývaných objektov ani chatových objektov či funkčných areálov poľnohospodárskej / priemyselnej výroby nachádzajúcich sa v k.ú. dotknutých obcí. Zmena navrhovanej činnosti oproti stavebným úpravám existujúcej diaľnice D1 s vydaným územným rozhodnutím (č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.3.2013, právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013) nemení koridor stavby v predmetnom úseku.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Z pohľadu súladu s územnoplánovacou dokumentáciou je nasledovný:

Bratislavský samosprávny kraj

V rámci územného plánu regiónu Bratislavského kraja, (2013), je rozšírenie diaľnice D1 v predmetnom úseku premietnuté:

- Zásady a regulatívy rozvoja nadradeného verejného dopravného vybavenia:

Cestná infraštruktúra

8.16.1. D1 – úsek Bratislava – hranica BSK – (Trnava) – prestavba na plnohodnotnú 6-pruhovú diaľnicu s obojstrannými dvojpruhovými jednosmernými kolektormi, ktoré sú súčasťou diaľnice.

V rámci územného plánu regiónu Bratislavského kraja je v grafickej časti premietnuté a definované rozšírenie diaľnice D1 ako 6-pruh spolu s kolektormi.

Súčasný stav územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí zmeny navrhovanej činnosti:

- **Ivanka pri Dunaji** – doteraz schválenou územno–plánovacou dokumentáciou obce sú:
 - Územný plán sídelného útvaru Ivanka pri Dunaji (Ing. arch. Hlubocká a kol., 1998) schválený uznesením OZ č. 3/1998
 - Územný plán sídelného útvaru Ivanka pri Dunaji, Zmeny a doplnky č. 1/2006 (AŽ PROJEKT, 2006), ktorého záväzná časť bola vyhlásená Všeobecným záväzným nariadením č. 1/2007
 - Zmeny a doplnky ÚPN SÚ Ivanka pri Dunaji – Regulácia územia (AŽ PROJEKT, marec 2007)
 - Zmeny a doplnky ÚPN SÚ Ivanka pri Dunaji, 1/2010, (Ing. arch. Peter Valko, schválený uznesením OZ č. 2/2011 zo dňa 07.02.2011, záväzná časť vyhlásená VZN č. 2/2011)
 - ÚPN SÚ Ivanka pri Dunaji, Zmeny a doplnky 1/2013, (ÚPn s.r.o., 2013), schválený uznesením OZ č. 5/2013 zo dňa 14.11.2013, záväzná časť vyhlásená VZN č. 5/2013
 - ÚPN SÚ Ivanka pri Dunaji, Zmeny a doplnky 1/2014, (ÚPn s.r.o., 2014), schválený uznesením OZ č. 5/2013 zo dňa 14.11.2013, záväzná časť vyhlásená VZN č. 5/2013
 - ÚPN SÚ Ivanka pri Dunaji - návrh, Zmeny a doplnky 1/2016, (AUREX spol. s r.o., 2016)

V platnej územnoplánovacej dokumentácii je premietnutý súčasný koridor diaľnice D1.

- **Chorvátsky Grob** – obec má platnú územno–plánovaciu dokumentáciu Územný plán obce Chorvátsky Grob z roku 2001, neskôr v roku 2006 bol vypracovaný materiál Územný plán obce Chorvátsky Grob, Zmeny a doplnky č. 1/2006 (BLAU, s.r.o. Bratislava, 2006), pričom územno–plánovacím podkladom bola UŠ Chorvátsky Grob – Čierna voda (BLAU, s.r.o. Bratislava, 2006). Doteraz boli taktiež schválené zmeny a doplnky č. 1/2002, 2/2002, 1/2003, 1/2004, 1/2005, 1/2006, 1/2007, 2/2007, 1/2008, 1/2005-1/2008, 2/2009 v nových Zmenách a doplnkoch 2011 ÚPN obce. V súčasnosti je vypracovaný nový ÚPN obce Chorvátsky Grob – Zmeny a doplnky 2013 (AUREX spol. s r.o., 2013).

V rámci územného plánu **obce Bernolákovo** je v grafickej časti premietnuté a definované rozšírenie diaľnice D1 ako 6-pruh spolu s kolektormi.

ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná zmena je situovaná na území Bratislavského kraja, v okrese Bratislava II., Bratislava III. a Senec. Navrhovanou zmenou budú dotknuté 4 sídelné útvari (MČ BA -Ružinov, MČ BA - Vajnory, obec Ivanka pri Dunaji a obec Chorvátsky Grob).

Priamym vplyvom navrhovanej stavby bude vystavených celkovo 87 375 obyvateľov dotknutých obcí, čo predstavuje cca 35 % z celkového počtu obyvateľov všetkých dotknutých okresov. Nepriamo bude ovplyvnená aj široká motoristická verejnosť, nakoľko oproti stavu bez realizácie navrhovanej zmeny stavby D1 dôjde účastníkom premávky k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť premávky.

Realizáciou zmeny navrhovanej stavby diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec dôjde:

- o k celkovej optimalizácii rozsahu stavby, tzn. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku na úrovni dokumentácie pre stavebné povolenie, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4,
- o na základe aktualizácie dopravno-inžinierskych údajov a potreby zachovania funkčnej úrovne diaľnice, ku kompletnému rozšíreniu Diaľnice D1 Bratislava – Senec medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever na 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi a medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Blatné na 8-pruh vrátane výmeny konštrukcie vozovky,
- o k eliminácii každodenných kongescií dopravy na východnom vstupe do hl. mesta SR Bratislavy (ráno vstup do Bratislavy, poobede a pred víkendom výjazd z Bratislavy),
- o k plnohodnotným dopravným napojeniam MUK, pričom zmena nemení počet napojení oproti pôvodne posudzovanému technickému riešeniu stavby,
- o k plnohodnotnému riešeniu dopravného koridoru, ktorý zabezpečí nové, dopravne a technicky výhodné prepojenie úsekov D1 v polohe „Bratislava – Senec“.

Tieto zmeny prispievajú bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľnici D1 v predmetnom úseku a v napojení na pripravovanú realizáciu nultého Bratislavského okruhu, resp. diaľnice D4.

Napriek prognózovanému zvýšeniu dopravy, nedôjde k negatívnym vplyvom na obyvateľstvo z dôvodu, že na novú dopravnú prognózu sú v zmene aktualizované protihlukové opatrenia, ktoré zabezpečia splnenie hygienických limitov v okolí navrhovanej činnosti. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo neboli identifikované.

Navrhovanou zmenou nedôjde k záberom s väčším rozsahom oproti pôvodne posudzovanému technickému riešeniu stavby v rámci DÚR.

Realizácia predmetnej stavby podľa DSP v hodnotenom úseku diaľnice D1 si vyžiada demoláciu existujúcej záhradnej chatky v km 0,240 nachádzajúcej sa v k.ú. Vajnory z dôvodu výstavby ľavého kolektorového pásu. Dotknutý obyvateľia budú odškodnený v zmysle platnej legislatívy.

Pri dodržaní platných zákonom stanovených hygienických limitov nepredpokladáme nadlimitné ovplyvnenie existujúceho ani budúceho obyvateľstva v bližšom či širšom okolí prevádzky zmeny navrhovanej činnosti. Stavba bude obsahovať príslušné protihlukové opatrenia (protihlukové steny).

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo nebudú meniť rozsah vplyvov pôvodnej investičnej činnosti.

Prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce

Obec Chorvátsky Grob súhlasí za splnenia podmienok

- Zabezpečiť prístup z Triblavinskej cesty a prislúchajúcich priemyselných areálov na diaľnicu D1 formou prepojovacej komunikácie SO 802 00. Táto komunikácia bude slúžiť na prístup okolitých lokalít a obyvateľov Chorvátskeho Grobu, Časť Čierna Voda aj v čase rekonštrukcie mosta na Triblavinskej ceste ponad diaľnicu D1.

- SO 802 00 vyhotoviť skôr, ako bude realizovaná rekonštrukcia mosta na Triblavinskej ceste vzhľadom k tomu, že by nebol zabezpečený prístup obyvateľov a ani obce k svojmu katastru.
- Most na Triblavinskej ceste ponad D1 vyhotoviť so zodpovedajúcou šírkou vhodnou aj pre cyklochodník a chodník pre peších.
- Komunikáciu SO 802 00 ako novovybudovaný most obec Chorvátsky Grob po ich vybudovaní zoberie do svojej správy.

Mestská časť Bratislava – Vajnory - Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov v celom rozsahu.

Bratislavský samosprávny kraj - s navrhovanou úpravou v predloženom návrhu zmeny činnosti nesúhlasí.

Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy, nerastné suroviny a geomorfologické pomery

Zmena navrhovanej činnosti je projekčne riešená a bude realizovaná tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti.

Vzhľadom na vzdialenosť od existujúcich ložísk nerastných surovín a technické riešenie navrhovanej stavby nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie, či narušenie súčasnej ťažby nerastných surovín v širšom okolí trasy zmeny navrhovanej činnosti. V rámci stavby navrhujeme využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa lokalizovaných mimo chránených území a neotvárať nové ložiská.

Vplyv zmeny navrhovanej stavby na geomorfologické pomery bude v území prijateľný a realizovateľný. Negatívne vplyvy realizácie zmeny neboli identifikované.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie, nerastné suroviny a geodynamické javy nebudú významne meniť rozsah vplyvov stavby v predmetnom úseku na spomínané zložky prírodného prostredia identifikované v pôvodne posudzovanom technickom riešení stavby.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Zmena navrhovanej činnosti oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby neumiestňuje do územia nové zdroje znečistenia ovzdušia.

V rámci DSP bola aktualizovaná Emisná štúdia z DÚR, ktorej výsledky potvrdili, že po vybudovaní hodnoteného úseku „Diaľnice D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh“ neprekročí koncentrácia znečisťujúcich látok NO₂, CO, PM₁₀ a benzénu limitné hodnoty podľa platných predpisov v sledovanej trase v zástavbe s trvalým výskytom obyvateľstva v časovom horizonte rokov 2020 - 2040. Z hľadiska imisí NO₂, CO a ostatných škodlivín bude mať jazda vozidiel po plánovanom úseku „Diaľnice D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh“ v plánovanej intenzite únosný vplyv na zdravie obyvateľstva a životné prostredie pri zachovaní obecných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia. Z hľadiska hygienického sú zdravotné riziká vznikajúce pri emisiách z dopravy v danom prípade akceptovateľné.

Vzhľadom na predmet navrhovanej zmeny môžeme konštatovať, že jej realizácia z pohľadu jej vplyvu na ovzdušie a miestnu klímu nezmení už posudzovaný stav.

Vplyvy na hlukovú situáciu v území

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nedôjde oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby v rámci DÚR, DSZ k zhoršeniu akustických pomerov v území, nakoľko zmena oproti DÚR neznižuje rozsah protihlukových opatrení. V rámci DSP bola aktualizovaná Hluková štúdia z DÚR, ktorej výsledky boli premietnuté v rámci technického riešenia stavby v stupni DSP. Návrh protihlukových opatrení je spracovaný pre 10-ty rok od uvedenia do prevádzky, teda pre výhľadový rok 2030.

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti po vykonaní príslušných protihlukových opatrení (protihlukové steny, protihlukové opatrenia na budovách) budú dodržané prípustné hodnoty hluku z prevádzky predmetnej stavby diaľnice D1 v obytnom zastavanom území v predmetnom úseku. Z pohľadu limitov hlukovej záťaže a navrhnutých protihlukových opatrení je zmena navrhovanej činnosti realizovateľná.

Vplyvy z predkladanej zmeny na hlukovú situáciu v území budú oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby porovnateľné.

Vplyvy na podzemnú a povrchovú vodu

Podzemné vody

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod. Samotné teleso zmeny navrhovanej činnosti bude vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody.

Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami a havarijnými únikmi. Preto navrhujeme v trase stavby používať pri zimnej údržbe posypové materiály, ktoré sú neúčinné s abiotickými zložkami prostredia. Na základe technických a technologických opatrení (cestná kanalizácia s odlučovačmi ropných látok) nepredpokladáme, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd v riešenom území zmeny a jej blízkom okolí.

Priamo v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú registrované vodohospodárske pramene ani žiadny registrovaný zdroj minerálnych a geotermálnych vôd.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti z pohľadu jej funkčno – technického riešenia za podmienky realizácie technických opatrení v podobe vybudovania cestnej kanalizácie a retenčných nádrží s odlučovačmi ropných látok nespôsobí narušenie ani zmenu režimu podzemných vôd. Pri výstavbe zmeny stavby bude potrebné vykonávať bezpečnostné opatrenia najmä z hľadiska havarijného úniku nebezpečných látok (stavebné mechanizmy, stavebné dvory).

Povrchové vody

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa diaľnice D1 a kolektorov, mostných objektov a križovatkových vetiev bude pomocou rigolov do kanalizácie a retenčných nádrží s odlučovačmi ropných látok. Všetky vody z vozovky sú odvedené buď kanalizáciou alebo priekopami do odparovacích nádrží. Do terénu, resp. do odparovacích priekop sa odvádza len zrážková voda zo svahov telesa cesty.

Navrhovaná zmena stavby v predmetnom úseku diaľnice D1 si nevyžiada oproti DÚR, DSZ nové realizácie úprav / preložiek vodných tokov. Realizáciou zmeny stavby nedôjde k zhoršeniu hydrologických pomerov riešeného územia.

Vplyvy na vodohospodárske chránené oblasti a PHO

Trasa navrhovanej zmeny neprechádza cez žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani cez pásma hygienickej ochrany podzemných vodných zdrojov.

Na základe uvedeného môžeme konštatovať, že vplyvy zmeny na vodné pomery budú v území akceptovateľné. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody nebudú meniť rozsah vplyvov pôvodného technického riešenia stavby (DÚR, DSZ).

Z pohľadu zmeny navrhovanej činnosti budú počas jej výstavby a prevádzky prijaté technické a organizačné opatrenia s cieľom eliminácie príp. negatívneho ovplyvnenia kvantity a kvality podzemných a povrchových vôd v území. Kvalita a fyzikálno – chemické vlastnosti podzemnej vody nebudú prevádzkou zmeny navrhovanej činnosti ovplyvnené.

Havária

Havária môže nastať pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. Riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd bude eliminované vybudovaním kanalizácie a retenčných nádrží s odlučovačmi ropných látok a osadením zvodidiel na mostných telesách. Osadením zvodidiel dôjde k zabráneniu zídienia vozidla z telesa mosta (vozovky) a k možnému úniku látok škodiacim vodám. V prípade danej situácie bude vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá budú vybavené havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti z pohľadu možných havárií nemenia vplyvy pôvodnej investičnej činnosti.

Vplyvy na pôdu

Navrhovaná zmena si vyžiada trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Pôjde prevažne o extenzívne využívanú poľnohospodársku pôdu a trvalé trávnaté porasty.

Vplyvy na pôdu počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti

Vplyvy na pôdu v etape výstavby budú dočasné a je možné ich eliminovať. Ide o nepredvídané havarijné situácie pri stavebnej technike, stavebných mechanizmov, staveniskovej doprave a pod. Predísť takýmto havarijným situáciám je možné dodržiavaním organizačných a bezpečnostných opatrení na stavenisku, pravidelnou kontrolou a údržbou stavebných mechanizmov, a pod.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

V etape prevádzky stavby môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok) v doprovodnom pruhu komunikácie, čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Znečistenie je možné eliminovať biologickou rekultiváciou alebo dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

Vplyvy predkladanej zmeny na poľnohospodársku a lesnú pôdu budú porovnateľné s vplyvmi pôvodného technického riešenia stavby. Navrhovaná zmena tieto vplyvy nemení.

Vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na vegetáciu

V súvislosti so zmenou navrhovanej činnosti dôjde v jej trase rozšírenia existujúcej diaľnice D1 k odstráneniu vegetačného krytu, ako aj zmeny pôdneho horizontu (výrub drevín, krovitých porastov, remízok v agrocenózach a pod.). Prevažná časť trasy zmeny navrhovanej činnosti prechádza cez agrocenózy.

Pre eliminovanie negatívnych vplyvov stavby na vegetáciu dôjde po jej výstavbe k rekultiváciám dočasných záberov poľnohospodárskej / lesnej pôdy a k realizácii vegetačných úprav. Pre výsadbu budú použité pôvodné druhy, ktoré sú schopné znášať nároky daného prostredia. Vegetácia po vysadení bude udržiavaná a zavlažovaná (kosenie, zavlažovanie počas horúcich dní v dlhšom období, odstraňovanie buriny a pod.).

Vplyvy na vegetáciu budú v prípade navrhovanej zmeny obdobné ako vplyvy pôvodného technického riešenia stavby.

Vplyvy na živočíšstvo

Zmena navrhovanej činnosti vzhľadom na jej predmet a technické riešenie objektov zmeny nebude mať, tak ako pôvodná činnosť významný nepriaznivý vplyv na živočíšstvo v trase stavby.

Zmena navrhovanej činnosti bude oplotená a zohľadňuje identifikované migračné biokoridory v území, pričom v trase stavby pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou a priepustov (napr. rúrové a rámové priepusty).

Podľa Územného plánu Bratislavského samosprávneho kraja, mapy krajinnej štruktúry bola na predmetnom úseku diaľnice D1 vytipovaná 1 poloha ekoduktu, v mieste stretu diaľnice D1 s vodným tokom Čierna voda. Ekodukt na predmetnom úseku diaľnice D1 nebol do súčasnosti realizovaný a v rámci DSP nie je naprojektovaný vzhľadom na budúce funkčné využitie územia v okolí diaľnice D1 – intenzívnu zastavanosť a významný bariérový vplyv cestnej siete (diaľnice D1, navrhovanej diaľnice D4 a rozšírenia preložky cesty I/61 Bratislava – Senec. Na základe výsledkov monitoringu, dôjde na diaľnici D1 k dobudovaniu príslušných ochranných opatrení.

Ďalej konštatujeme, že počas výstavby technického diela bude potrebné realizovať výrub drevín v mimohniezdnom období a zároveň v čo najkratšej dobe.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na živočíšstvo budú prijateľné. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na živočíšstvo sú porovnateľné s pôvodným technickým riešením stavby.

Vplyvy na biodiverzitu

Na diverzitu krajinného celku a jej štruktúru má najväčší vplyv dlhodobá antropogénna činnosť (urbanizované plochy, sídelné štruktúry). Medzi lokality s vyššou biologickou diverzitou patria v príhlom území navrhovanej líniovej stavby lokality Natura 2000, maloplošné/veľkoplošné chránené územia, lesné komplexy, sprievodná brehová vegetácia v povodí miestnych tokov s prirodzeným korytom, biotopy európskeho a národného významu, atď.

Navrhovaná zmena je trasovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny.

Realizácia zmeny bude vyžadovať výrub drevín najmä na poľnohospodárskych pôdach aj výrub lesných porastov s vyššou sadovnickou hodnotou. Uvedené negatívne vplyvy stavby môžu byť zmiernené technicko – stavebnými, organizačnými a kompenzačnými opatreniami (vegetačné úpravy, rekultivácie, výrub realizovať v mimohniezdnom období fauny, atď.).

Líniová stavba trasovaná najmä v násypových formách môže v území sčasti vytvárať migračnú bariéru v trase migračných koridorov, resp. môže dôjsť k fragmentácii súvislejších potravných biotopov živočíchov.

Vplyvy zmeny na biodiverzitu v predmetnom úseku stavby sú porovnateľné s vplyvmi s pôvodným technickým riešením. Trasa zmeny bude vedená prevažne poľnohospodársky využívaným územím a bude trasovaná mimo cenné lokality Natura 2000 a veľkoplošné / maloplošné chránené územia.

Umiestnením zmeny nedôjde k radikálnym negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy situované v jej bližšom / širšom okolí. Oproti pôvodnému technickému riešeniu investičnej činnosti v rámci DÚR, DSZ sa významná zmena vplyvu na biodiverzitu územia nepredpokladá.

Vplyvy na krajinu

Vplyv na štruktúru a využívanie krajiny

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti budú na štruktúru a využívanie krajiny akceptovateľné a realizovateľné, nakoľko:

- Zmena stavby nezasahuje do urbanizovaných štruktúr dotknutých obcí (nevyžaduje nové demolácieoproti DÚR, DSZ obývaných objektov rodinných domov, rekreačných chat, areálov ťažby, priemyslu ani areálov poľnohospodárskej výroby).
- K určitým dopadom pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia môže dochádzať z dôvodu poklesu výmery poľnohospodárskej pôdy, rozdrobeniu poľnohospodárskych honov a pod. Pôjde o vplyv s lokálnym dosahom, pričom v rámci stavby dôjde k realizácii príslušných technických opatrení v podobe preložiek poľných ciest, úprav dopravnej infraštruktúry, realizácii vegetačných úprav a pod., ktoré prispievajú k opätovnému využívaniu funkčného potenciálu okolitých pozemkov mimo trvalého záberu stavby, resp. zabezpečia prístup poľnohospodárskych mechanizmov na okolité využívané pozemky.

Oproti pôvodnému návrhu nepredstavuje realizácia zmeny iný charakter ani rozsah vplyvu na štruktúru a využívanie krajiny, ako bol predpokladaný a posudzovaný v rámci pôvodného technického riešenia stavby.

Vplyv na scenériu krajiny

Vzhľadom na charakter predmetnej zmeny, neočakávame oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby významnú zmenu scenérie krajiny. Realizácia zmeny si nevyžiada nové zábery, ani nedôjde k realizácii nových náročných technických objektov – počet MÚK sa zmenou nemení.

Stavba bude začlenená do krajiny prostredníctvom vegetačných úprav. V rámci zmeny sa počíta aj s realizáciou rekultivácie dočasných záberov stavby. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nebudú dotknuté pohľady na kultúrne pamiatky alebo významné krajinárske miesta.

V rámci zmeny dôjde k technickým zásahom / zmenám objektov stavby, ktoré nebudú mať vzhľadom na ich objemovo - technické riešenie a plošný rozsah významný vplyv na vizuálnu zložku okolitej prírodnej a urbanizovanej krajiny.

Vplyvy na scenériu krajiny budú v prípade zmeny navrhovanej činnosti v území únosné a akceptovateľné. Oproti pôvodnému technickému riešeniu investičnej činnosti sa významná zmena vplyvu na scenériu krajiny nepredpokladá.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyvy zmeny na prvky ÚSES budú v území akceptovateľné a realizovateľné, nakoľko zmena stavby bude umiestňovaná do existujúceho koridoru stavby diaľnice D1 a nebude zasahovať do iných / nových prvkov ÚSES v území.

Zmena nepretína lokality biocentier, mokradňové spoločenstvá, resp. na fragmenty pôvodných lesných komplexov v poľnohospodársky využívannej krajine.

Vplyvy zmeny v jej navrhovanom technickom riešení na územný systém ekologickej stability nebudú významne meniť rozsah vplyvov identifikovaných v rámci pôvodného technického riešenia stavby.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vplyvy na kultúrne a historické hodnoty, štruktúru sídiel, archeologické náleziská

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na kultúrne hodnoty územia, paleontologické a archeologické náleziská ani nebude ovplyvňovať kultúrne hodnoty nehmotnej povahy či miestne tradície.

V zmysle záverov prieskumu (Archeologický ústav SAV, RNDr. Matej Ruttkay, CSc., Nitra 2015) môžeme konštatovať, že doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská v hodnotenom území navrhovanej zmeny majú taký charakter, že nebránia výstavbe zmeny navrhovanej činnosti.

V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické archeologické náleziská, kultúrne hodnoty nehmotnej a miestnej tradície ostávajú bez zmeny.

Vplyvy na poľnohospodársku a priemyselnú výrobu

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať významný negatívny vplyv na poľnohospodársku výrobu, nakoľko jej realizáciou nedôjde k zabráneniu prístupu na okolité poľnohospodársky využívané pozemky. V rámci zmeny stavby diaľnice D1 v predmetnom úseku dôjde k úprave existujúcich ciest, preložkách poľných ciest, čo prispeje k bezpečnému a bezkolíznemu prechodu mechanizmov na príľahlé poľnohospodársky obrábané plochy, sady, lesné pozemky a pod.

Vplyvy predkladanej zmeny na poľnohospodársku výrobu budú porovnateľné s vplyvmi pôvodného technického riešenia stavby. Navrhovaná zmena tieto vplyvy významne nemení.

Realizácia navrhovanej zmeny bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu v území, nakoľko predmetná zmena podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v dotknutom regióne. **Vplyvy zmeny na priemyselnú výrobu budú pozitívne a ostávajú porovnateľné s pôvodným návrhom riešenia stavby v správe o hodnotení a DÚR.**

Vplyvy na dopravu

Z pohľadu vplyvov na dopravu dochádza na predmetnej stavbe z dôvodu celkového optimalizovania stavby v území k zmenám, a to k celkovej zmene koncepcie riešeného úseku diaľnice D1 Diaľnica Bratislava – Senec (zmena počtu jazdných pruhov na diaľnici a dĺžka kolektorov) a k zmene koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

V DSP bolo v rámci dopravno – inžinierskych podkladov (Dopravnoinžiniersky prieskum, PhDr. Mária Kociánová, Bratislava, 02/2016) spracované v predmetnom úseku kapacitné posúdenie výkonnosti cesty D1 a mimoúrovňových križovatiek. Dopravná prognóza bola založená na základnom smerovaní dopravy predpokladanom v napojeniach na diaľnicu D1. Kapacitné posúdenie výkonnosti technických návrhov bolo spracované pre roky 2020, 2030, 2040 (dopravnoinžiniersky prieskum je súčasťou príloh tohto oznámenia o zmene).

Vypočítané hodnoty prípustných intenzít a návrhových intenzít pre rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu v časových horizontoch rokov 2020, 2030 a 2040 sú dokladované v nasledujúcom prehľade.

V tabuľkách sú uvedené stupne úrovne kvality dopravy od C – dobrá kvalita, D – dostatočná kvalita, E – nestabilná kvalita a F – nevyhovujúca.

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2020 – ranná špička do Bratislavy – v skut.voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4- pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	3 156	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	2 479	FÚ B	-
D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	4 646	FÚ E	FÚ C
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	4 093	FÚ D	FÚ C
D1 MUK Senec – MUK Blatné	4 062	FÚ D	FÚ C

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2020 – popoludňajšia špička z Bratislavy – v skut. voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4- pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	3 062	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	3 062	FÚ C	-

D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	4 588	FÚ D	FÚ C
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	4 057	FÚ D	FÚ C
D1 MUK Senec – MUK Blatné	4 062	FÚ C	FÚ C

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2030 – ranná špička do Bratislavy – v skut.voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4- pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	3 751	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	2 946	FÚ C	-
D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	5 479	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	4 829	FÚ E	FÚ C
D1 MUK Senec – MUK Blatné	4 792	FÚ E	FÚ C

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2030 – popoludňajšia špička z Bratislavy– v skut.voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4- pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	3 608	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	3 608	FÚ C	-
D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	5 410	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	4 787	FÚ E	FÚ C
D1 MUK Senec – MUK Blatné	4 218	FÚ D	FÚ C

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2040 – ranná špička do Bratislavy – v skut.voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4- pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	4 092	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	3 221	FÚ C	-
D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	5 942	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	5 230	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Senec – MUK Blatné	5 194	FÚ F	FÚ D

Tab.: intenzita dopravy a kapacita úseku – rok 2040 – popoludňajšia špička z Bratislavy – v skut.voz. za hod.

Názov	Návrhová intenzita Voz/h smer	Dosiahnutá funkčná úroveň – 3pruh	Dosiahnutá funkčná úroveň - 4-pruh
D1 MUK Vajnory - Pri mlyne	3 909	FÚ C	-
D1 Pri mlyne – MUK Ivanka sever	3 909	FÚ C	-
D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina	5 862	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Triblavina – MUK Senec	5 189	FÚ F	FÚ D
D1 MUK Senec – MUK Blatné	4 597	FÚ E	FÚ C

Z uvedených tabuľkových intenzít dopravy je zrejmé že, pre 3, resp. 6-pruh je úroveň kvality nestabilná (E) a nevyhovujúca (F) už od roku 2020, ranná špička do Bratislavy, v úseku D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina, resp. od roku 2030 – ranná špička do Bratislavy, v úseku D1 MUK Ivanka sever - MUK Triblavina – MUK Senec – MUK Blatné. Z uvedených tabuliek je zrejmé, že riešením je vybudovanie 4, resp. 8-pruhu od MÚK Ivanka sever – MUK Blatné.

Na základe citovanej dopravnej prognózy boli prehodnotené počty jazdných pruhov a kolektorov nasledovne:

- medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je postačujúci 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi a medzi MÚK Ivanka sever a MÚK Blatné 8-pruh.
- kolektory sa budú pripájať tak ako v pôvodnom technickom riešení len v diaľničných križovatkách a nezmenia počet napojení. Celková dĺžka kolektorov sa skrátila a v súčasnom

návrhu boli ponechané kolektory medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever a v priestore križovatky Senec.

- zrušenie križovatky Čierna voda, v plnej miere nahrádza budovaná križovatka Triblavina. Križovatka Triblavina bola z dokumentácie vyčlenená, nie je súčasťou tejto stavby a bude realizovaná samostatne.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na dopravu budú lepšie, udržateľnejšie a perspektívnejšie oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby riešenej v rámci DÚR. Riešenie v DÚR nezabezpečí požadovanú úroveň kvality diaľnice D1, ako aj jej prepojenia s diaľnicou D4.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

V riešenom území zmeny / priamo v trase stavby nie sú v súčasnosti prvky rekreácie a cestovného ruchu zastúpené. Z tohto dôvodu predpokladáme, že realizácia navrhovanej zmeny nebude mať negatívne vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch v hodnotenom území zmeny.

Umiestnením zmeny navrhovanej činnosti, jej navrhovaným technickým riešením, nedôjde k znefunkčneniu / prerušeniu existujúcich turistických trás v jej bližšom, či širšom okolí.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku môže prispieť k rozvoju cestovného ruchu, služieb a podnikateľských aktivít v území, nakoľko nová / kvalitná cestná komunikácia umožní návštevníkom a obyvateľom regiónu rýchlejšie, bezpečnejšie a dopravne pohodlnejšie prepojenie Bratislavského regiónu so susedným regiónom Dolného Považia, pôjde o vplyvy pozitívne.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať nepriaznivý vplyv na služby, rekreáciu a cestovný ruch v jej bližšom či širšom okolí.

Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Národná sieť chránených území

Zmena navrhovanej činnosti nepretína žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia (v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov), z tohto dôvodu nepredpokladáme narušenie ich faunisticko – floristickej štruktúry.

Vplyvy na predmet ochrany NPR Šúr sú rovnaké ako vplyvy vyhodnotené na predmet ochrany – biotopy a chránené druhy živočíchov a rastlín v rámci pôvodnej posudzovanej činnosti.

Európska sieť chránených území (lokalita sústavy Natura 2000)

Trasa zmeny navrhovanej činnosti priamo nezasahuje do žiadnych vyhlásených a navrhovaných lokalít tvoriacich sústavu chránených území Natura 2000 (Chránené vtáčie územia a Územia európskeho významu).

Najbližším územím európskeho významu je SKUEV0279 Šúr ležiace južne vo vzdialenosti cca 1,56 km v polohe cca 2,5 km stavby, resp. chránené vtáčie územie SKCHVU014 Malé Karpaty ležiace severne cca 4,55 km od počiatočného úseku stavby.

Predmetom navrhovanej zmeny sú objekty stavby, ktoré sa týkajú zmien technického riešenia stavby. Vzhľadom na charakter, spôsob realizácie a technické zmeny riešenia stavby oproti DÚR, DSZ konštatujeme, že jednotlivé objekty zmeny navrhovanej činnosti nebudú mať žiaden vplyv a negatívny dopad na integritu a predmet ochrany území Natura 2000. Objekty zmeny nemenia trasu línieovej stavby a ani navrhované opatrenia.

Stavba neméní identifikované vplyvy pôvodného technického riešenia stavby na lokality Natura 2000 v predmetnom úseku zmeny navrhovanej činnosti. Významný negatívny vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby na predmet ochrany a celistvosť lokalít Natura 2000 sa nepredpokladá.

Medzinárodná sieť chránených území (lokality RAMSAR)

V mieste prekládky Vajnorského potoka a Čiernej vody zasahuje záber stavby do územia Ramsarskej lokality Šúr, plochy do ktorých bude zasahovať stavba sú v prvom stupni ochrany (p.č. 1690, 1689 a 1710/3). V rámci zmeny navrhovanej činnosti dochádza k drobným zmenám na objektoch stavby, ktoré svojim charakterom nebudú mať negatívny vplyv na lokalitu RAMSAR.

Ochranné pásma dopravnej / technickej infraštruktúry

Realizáciou navrhovaných preložiek vodovodov, kanalizácií, plynovodov, silnoprúdových a slaboprúdových vedení nedôjde k významnému zásahu do technickej infraštruktúry územia. Technická infraštruktúra dotknutých obcí bude aj po výstavbe navrhovanej zmeny funkčná. Zmena navrhovanej činnosti nezaberá a ani sa nedotýka ochranných pásiem chránených území. Pri jej výstavbe bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom.

Vplyvy stavby na ochranné pásma ostávajú bez zmeny.

Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti

Tab.: Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti

<i>Zložka životného prostredia</i>	<i>Charakteristika vplyvu</i>	<i>Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s pôvodnými vplyvmi posudzovanými v správe o hodnotení, DÚR, DSZ</i>
Horninové prostredie, geomorfológia terénu, geodynamické javy a nerastné suroviny	Svahové deformácie, erózne ryhy, stabilizácia svahov	Vplyvy zmeny nebudú významne meniť rozsah vplyvov pôvodného technického riešenia stavby.
Ovzdušie, miestna klíma	zaťaženie emisiami, výpar	Realizácia zmeny navrhovanej činnosti z pohľadu jej vplyvu na ovzdušie a miestnu klímu nezmení už posudzovaný stav.
Hlukové pomery	akustická záťaž, realizácia protihlukových opatrení	Realizácia zmeny navrhovanej činnosti z pohľadu jej vplyvu na hlukové pomery nezmení už posudzovaný stav.
Podzemné a povrchové vody	kontaminácia povrchových a podzemných vôd	Významne nemení rozsah vplyvov pôvodného technického riešenia stavby.

Pôda	kontaminácia pôd, trvalý a dočasný záber pôd	Nemení rozsah vplyvov identifikovaných v pôvodnom technickom riešení stavby.
Vegetácia, živočíšstvo, biodiverzita	výrub vegetácie, rekultivácia, vegetačné úpravy, migrácia zveri, bariérový efekt, záber biotopov	Vplyvy zmeny sú porovnateľné s vplyvmi s pôvodným technickým riešením stavby.
Lokality Natura 2000 / chránené územia	zásah do lokalít tvoriacich sústavu Natura 2000 / chránených území (NPR Šúr)	Stavba <u>nemení</u> identifikované vplyvy pôvodného technického riešenia stavby v predmetnom úseku na lokality Natura 2000 / malo a veľkoplošné chránené územia.
Prvky ÚSES	zásah do prvkov ÚSES	Vplyvy zmeny v jej navrhovanom technickom riešení nebudú významne meniť rozsah vplyvov identifikovaných v rámci pôvodného technického riešenia stavby.
Urbány komplex, využívanie zeme	zmena štruktúry a využívania krajiny	Nemení identifikované vplyvy.
Vplyvy na dopravu	dopravné väzby a dopravná situácia v území	Oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby budú vplyvy zmeny navrhovanej činnosti <u>prospešné</u> a v území realizovateľné.
Pohoda a kvalita života	imisie, hlukový komfort, asanácia objektov	Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti budú porovnateľné oproti pôvodnému technickému riešeniu. Zmena <u>nevyžaduje</u> nové demolácie objektov.

Navrhovaná zmena stavby sa týka technických úprav, bez nových záberov v tom istom koridore diaľnice D1 v predmetnom úseku, súvisiaceho technického riešenia predmetnej stavby, ako aj zmeny technického riešenia vyvolaných investícií v jej trase.

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR, DSZ nemení koridor / trasu diaľnice D1 v úseku Bratislava, Vajnory – Senec a rešpektuje existujúce príľahlé chránené územia, migráciu zveri, ako aj väzby medzi identifikovanými prvkami ÚSES v území.

Hodnotené vplyvy navrhovanej zmeny na životné prostredie a zdravie ľudí nezmenia vplyvy a ich významnosť identifikované v rámci pôvodnej posudzovanej činnosti.

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov na životné prostredie v hodnotenom území zmeny považujeme realizáciu zmeny navrhovanej činnosti za prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za akceptovateľnú a v území realizovateľnú.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zmena navrhovanej činnosti sa pripravuje s cieľom vydania stavebného povolenia pre navrhovanú stavbu v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v platnom znení.

Pre stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané:

- Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010,
- Stanoviská a vyjadrenia dotknutých orgánov k DÚR, DSZ D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory, Amberg Engineering, R-project 2011
- Územné rozhodnutie o umiestnení stavby (Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky, č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.03.2013 - právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013).

ZÁVER

Správny orgán pri rozhodovaní vychádzal z úplne zistených skutočností, ako podklad mal dokumentáciu a stanoviská k dokumentácii. Dokumentácia je chápaná ako podklad na úrovni poznania v danom štádiu prípravy projektu.

Navyše, ide o predpokladané vplyvy a prípadné rozdiely sa dopracujú v ďalších stupňoch povoľovacieho konania, nakoľko bude k dispozícii podrobnejšia dokumentácia.

Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, tzn. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR, DSZ nemení koridor/trasu diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec a rešpektuje príľahlé chránené územia.

Pre dotknuté obyvateľstvo realizácia zmeny navrhovanej činnosti nebude meniť rozsah vplyvov pôvodnej investičnej činnosti. Dopravné riešenie bude lepšie, udržateľnejšie a perspektívnejšie oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby riešenej v rámci DÚR. Riešenie v DÚR nezabezpečí požadovanú úroveň kvality diaľnice D1, ako aj jej prepojenia s diaľnicou D4.

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov na životné prostredie v hodnotenom území považujeme realizáciu zmeny navrhovanej činnosti za prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za akceptovateľnú a v území realizovateľnú. Ďalšie posudzovanie

by neprinieslo nové poznatky, nakoľko by sa nezmenila koncepcia riešenia diaľnice v hodnotenom úseku, pre ktorý je v Oznámení o zmene dostatočne popísaný vplyv na životné prostredie

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.




RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. Mesto Bratislava Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, OUGG, Laurinská 7, 814 99 Bratislava (aj pre MČ – Trnávka)
3. MČ Bratislava – Vajnory, miestny úrad, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava - Vajnory
4. Obec, Ivanka pri Dunaji, Štefánikova 12, 900 28 Ivanka pri Dunaji
5. Obec Farná, obecný úrad, 900 28 Ivanka pri Dunaji
6. Obec Chorvátsky Grob, obecný úrad, Námestie Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob
7. PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
8. Peter Hanic, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
9. Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava
10. Občianske združenie Triblavina, Ing. Milan Grožaj, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo

Na vedomie

11. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
12. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
13. MDV SR, odbor dopravnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
14. MDV SR, sekcia cestnej dopravy a PK, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
15. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
16. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
17. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
18. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava
19. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomašikova 46, 832 05 Bratislava

20. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Trenčianska 55, 821 09 Bratislava
21. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Ružová dolina 27, 821 09 Bratislava
22. Krajský pamiatkový úrad, Leškova 17, 811 04 Bratislava
23. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
24. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
25. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Hasičská 4, 902 01 Pezinok
26. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, 903 01 Senec
27. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec
28. Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
29. Okresný úrad, katastrálny odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec
30. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01 Senec
31. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Staromestská 6, 814 40 Bratislava
32. MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, SR, TU
33. Obvodný banský úrad, Prievozská 30, 821 05 Bratislava
34. ŠOP SR, Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica
35. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepny závod Bratislava, Karloveská 2 842 17 Bratislava

