



**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

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

Bratislava 23. 11. 2017
Číslo: 8044/2017-1.7/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 **„Diaľnica D1 Bratislava - križovatka Prievoz, rekonštrukcia (zmena č. 3)“**, predloženého navrhovateľom Slovenská republika, zastúpená MDV SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 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 **„Diaľnica D1 Bratislava - križovatka Prievoz, rekonštrukcia (zmena č. 3)“**

sa nebude posudzovať.

Pre realizáciu zmeny navrhovanej činnosti sa ukladajú nasledovné podmienky

Návrh zmierňujúcich opatrení zmeny navrhovanej činnosti

Dodržiavať systém environmentálneho manažérstva podľa normy ISO 14001. Jeho súčasťou je „Plán manažmentu životného prostredia“, ktorý stanovuje zásady ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia.

Opatrenia na obmedzenie prašnosti počas výstavby

- prístupové cesty konštrukčne riešiť ako spevnené
- rýchlosť vozidiel na prístupových cestách obmedziť počas prepravy prašných materiálov, prepravovaný prašný materiál je potrebné zakryť

Opatrenia na obmedzenie hluku počas výstavby

- všetky vozidlá a mechanické agregáty musia byť vybavené účinnými tlmičmi výfukov a musia byť udržiavané v dobrom a spôsobilom prevádzkovom stave a prevádzkované tak, aby minimalizovali emisie hluku;
- stroje, ktoré sú používané iba občasne, musia byť vypnuté v čase medzi jednotlivými použitiami alebo ich výkon znížený na minimum.
- kompresory a generátory musia byť vybavené utesnenými akustickými krytmi, ktoré musia byť zatvorené vždy, keď sú zariadenia v prevádzke;
- všetky pomocné pneumatické kladivá musia byť vybavené tlmičmi podľa odporúčania výrobcu;
- hluk obmedzovať aj použitím dočasných protihlukových bariér. Bariéry je potrebné umiestniť čo najbližšie k zariadeniu
- pri návrhu na kolaudáciu a pred uvedením stavby do trvalej prevádzky predložiť na orgán verejného zdravia hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku na všetkých chránených územiach dotknutých zmenou.

Opatrenia na ochranu vôd

- stavebné práce vykonávať tak, aby nedochádzalo k znečisťovaniu povrchovej a podzemnej vody a iným nepriaznivým vplyvom.
- údržba vozidiel vykonávať mimo staveniska, na spevnených plochách.
- umývanie vozidiel a zariadení uskutočniť iba na určených plochách a vykonať opatrenia, aby znečistená oplachovacia voda neodtekala do vodných tokov;
- vozidlá čistiť na výjazde zo stavby na spevnenom nepriepustnom povrchu so zachytávaním znečistenej vody a jej bezpečnou úpravou;
- všetky betonárky, výrobné asfaltovej zmesi, parkovacie plochy, umývacie stanice a iné zariadenia s potenciálom ohroziť kvalitu vody odvodňovať cez sedimentačné nádrže a odlučovače ropných látok;
- vybagrovaný materiál a iné materiály kontrolovať, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok, a to vhodnou manipuláciou a voľbou miest skladovania materiálov. Práce vykonávať podľa „Plánu nakladania s kontaminovaným materiálom“. Postupy nakladania a prepravy pohonných hmôt a iných nebezpečných materiálov musia spĺňať minimálne požiadavky stanovené predpismi ADR (Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po ceste).
- vplyv výstavby na povrchové a podzemné vody monitorovať v zmysle schváleného projektu monitoringu.

Opatrenia na ochranu bioty

Opatrenia na minimalizáciu vplyvov na biotu boli implementované samotným návrhom trasovania diaľnice a jej objektov. Pri výstavbe dodržať nasledovné hlavné zásady:

- pri výrube drevín rešpektovať požiadavky rozhodnutí príslušných orgánov a požiadavky relevantných právnych predpisov
- za výrub nelesnej vegetácie sa uskutoční náhradná výsadba v zmysle rozhodnutí orgánov ochrany prírody. Rozsah a technologický postup náhradnej výsadby a druhové zloženie drevín špecifikujú stavebné objekty „Vegetačné úpravy“.
- počas výstavby na plochách trvalých a dočasných záberov a v ich tesnom okolí sledovať výskyt invázných druhov rastlín a keď sa zistí ich prítomnosť, budú odstránené v súlade s požiadavkami zákona o ochrane prírody a krajiny a vykonávacej vyhlášky
- v priebehu výstavby realizovať vhodné zmierňovacie opatrenia (vrátane vytvárania nárazníkových zón) na ochranu každého zisteného významného biotopu/fauny.
- pri výstavbe zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením.
- v prípadoch, kedy bude identifikované riziko poškodenia vzácnych biotopov stavebnou činnosťou v okolí stavby, príslušnú plochu chrániť vhodným oplotením.

Odpady

- v oblasti odpadového hospodárstva, pôvodca odpadu zabezpečí spracovávanie odpadov v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva

Monitoring

- vypracovať návrh monitoringu zložiek životného prostredia. V zmysle ustanovení § 39 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov je navrhovateľ povinný zabezpečiť:
 1. systematické sledovanie a meranie vplyvu posudzovanej činnosti v rozsahu a zameraní na vybrané zložky životného prostredia odporúčené v Záverečnom stanovisku, ktoré navrhovateľ v spolupráci projektantom rozpracuje v Projekte monitorovania vplyvov stavby na životné prostredie,
 2. kontrolu dodržiavania a plnenia podmienok určených príslušnými orgánmi štátnej správy pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
 3. odborné porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie so skutočným stavom.

O D Ŏ V O D N E N I E

A) PRIEBEH KONANIA

- 1) Navrhovateľ, Slovenská republika, zastúpená MDV SR, v konečnom zastúpení Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava, doručil dňa 22. 08. 2017 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR) *Oznámenie o zmene*.

Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných zmien:

- zmeny v mostných objektoch,
 - zmeny v objektoch oporných múrov
- 2) MŽP SR zaslalo *Oznámenie o zmene* všetkým subjektom listom č. 8044/2017-1.7/ml zo dňa 25. 08. 2017. Pre konanie bola podkladom dokumentácia *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Bratislava - križovatka Prievoz, rekonštrukcia (zmena č. 3)“*, ktorá bola zároveň zverejnená na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/-zmena-c-3-dialnica-d1-bratislava-krizovatka-prievoz-rekonstrukcia>

Subjektom boli doručené listy od 04. 09. 2017 do 05. 09. 2017.

- 3) K *Oznámeniu o zmene* boli doručené stanoviská na MŽP SR od zainteresovaných subjektov v dňoch od 06. 09. 2017 - 29.09.2017.
- 4) MŽP SR listom č. 8044/2017-1.7/ml zo dňa 07. 11. 2017 upovedomilo podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia. Žiadny subjekt nenahliadol do podkladov.

B) STANOVISKÁ K OZNÁMENIU O ZMENE

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:

Hlavné mesto SR, Bratislava (list zo dňa 14.9.2017)

Na základe zhodnotenia zmena nepredstavuje zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

OÚ Bratislava, oddelenie civilnej ochrany a krízového plánovania (list zo dňa 08.09.2017)

Oznámenie o zmene berie na vedomie.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, za všetky odbory (list zo dňa 18.9.2017)

Nemá pripomienky.

OÚ Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP kraja, za všetky odbory (list zo dňa 18.09.2017)

Nemá pripomienky.

KR Hasičského a záchranného zboru, (list zo dňa 05.09.2017)

Nemá pripomienky k zmene navrhovanej činnosti.

MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, (list zo dňa 25.09.2017)

Súhlasí s navrhovanou zmenou. Požaduje pri návrhu na kolaudáciu a pred uvedením stavby do trvalej prevádzky predložiť na orgán verejného zdravia hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku na všetkých chránených územiach dotknutých zmenou.

Vyhodnotenie stanovísk

Všetky subjekty zaslali kladné stanovisko. Požiadavka zo stanoviska MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu je akceptovaná a zohľadnená v podmienkach.

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 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská počas procesu takto:

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Stavba „Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia“ bola posudzovaná podľa 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“), ako súčasť úseku rýchlostnej cesty R7 Prievoz - Ketelec, kde bola rýchlostná cesta napojená na existujúcu križovatku Prievoz, ktorá predstavovala začiatok úseku R7, pričom pre uvedenú činnosť (Rýchlostná cesta R7, Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz) bolo vydané záverečné stanovisko Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) dňa 18. 11. 2013 pod číslom 2303/13-3.4/ml. V rámci uvedeného záverečného stanoviska bol odporúčaný na realizáciu variant A2 (fialový).

Zmena č. 1

V prípade zmeny č. 1 bolo vydané rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 6658/2015-3.4/ml, zo dňa 21. 09. 2015, ktoré vydalo MŽP SR podľa zákona, že u zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Bratislava - križovatka Prievoz - rekonštrukcia“, predmetom ktorej bola kompletná rekonštrukcia

súčasnej križovatky Prievoz, sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona na základe oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (ALFA 04, a.s., ENVICONSLT spol. s r.o., 08/2015). Technickým podkladom vypracovanie uvedeného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola dokumentácia pre územné rozhodnutie, vypracovaná spoločnosťou Alfa 04, a.s. (08/2015).

Rekonštrukcia križovatky Prievoz bola navrhovaná v dvoch etapách. V prvej etape sa mala vybudovať preložka vetvy vedenej zo smeru D1 Petržalka na ul. Bajkalská (Vetva D2) a preložka vetvy vedenej zo smeru D1 Trnava na ul. Bajkalská (Vetva B1). Zároveň mala byť zrealizovaná vetva zo smeru R7 Dunajská Lužná na D1 Petržalka (Vetva A1). Súčasťou vetvy A1 bol mostný objekt dĺžky 186,3 m. Na prepojenie smerov ul. Bajkalská – D1 Petržalka a R7 Dunajská Lužná – D1 Trnava, mali byť využité existujúce vetvy (Vetva A2 a vetva C1). Na prepojenie smeru D1 Trnava – Prístavná ul. sa mala zrealizovať dočasná komunikácia, ktorá od km 0,161446 smerovo a výškovo mala byť vedená totožne s vetvou F realizovanou v druhej etape. V druhej etape mali byť dobudované vetvy prepájajúce smery D1 Trnava – R7 Dunajská Lužná (Vetva B2), ul. Bajkalská – D1 Trnava (Vetva C2a), ul. Prístavná – D1 Trnava (Vetva C2b) a vetva vedená v smere D1 Petržalka – R7 Dunajská Lužná (Vetva D1). Taktiež sa mala dobudovať vetva F, ktorá po napojení na vetvu C2a mala umožniť prepojenie smerov Bajkalská ul. – Prístavná ul. Zároveň sa mala vybudovať vetva E, ktorá mala umožniť prepojenie smerov D1 Trnava – Prístavná ul. Súčasťou vetiev C2a a C2b mal byť most dĺžky 105,3 m na vetve C2a a dĺžky 159,3 m na vetve C2b. V rámci tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti sa uvažovalo s nasledujúcimi stavebnými objektmi a prevádzkovými súbormi:

Stavebné objekty – I. etapa

Demolácie, príprava územia, rekultivácie, vegetačné úpravy

001-00 Demolácia reklamných zariadení, I. etapa

011-00 Úprava plôch pre zariadenie staveniska, I. etapa

021-00 Spätná rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Nivy, I. etapa

031-00 Rekultivácia opustených úsekov ciest, I. etapa

041-00 Vegetačné úpravy MÚK Prievoz, I. etapa

Cestné objekty

101-01 Vetva A1 križovatky Prievoz

101-02 Vetva B1 križovatky Prievoz

101-03 Vetva D2 križovatky Prievoz

101-04 Vetva F križovatky Prievoz

103-00 Preložka chodníka pre peších pri vetve B1

104-00 Preložka cyklistickej cestičky pri vetve D2

105-00 Preložka poľnej cesty pri vetve D2

Železničné vlečky

151-00 Preložka vlečkovej koľaje firmy Peris,a.s., demontáž železničného zvršku

152-00 Preložka vlečkovej koľaje firmy Peris,a.s., železničný spodok a zvršok

153-00 Železničný priechod na preložke vlečky pre cyklotrasu

Mostné objekty a kolektory

201-00 Most na vetve A1 križovatky Prievoz

203-00 Úprava zemných telies krajných opôr existujúcich mostov

211-00 Oprava ľavobrežnej estakády – most MŠ-2

212-00 Oprava mostu na vetve OK – D1

221-00 Západoslovenská distribučná, a.s., úprava káblovodu

Oporné múry

231-00 Oporný múr na vetve A1 v km 0,300 vpravo

232-00 Oporný múr na vetve A1 v km 0,500 vľavo

Protihlukové steny

281-00 Fasádne úpravy v k.ú. Nivy

Oplotenia

301-00 Oplotenie križovatky Prievoz, I. etapa

303-00 Preložka oplatenia areálu firmy Doprastav
Horúcovody
401-00 Preložka horúcovodného rozvodu 2xDN700 v km 0,040 – 0,280 vetvy A1
Kanalizácie a vodovody
501-00 Odvodnenie MÚK Prievoz, I. etapa
503-00 Rekonštrukcia kanalizácie v MÚK Prievoz, I. etapa
505-00 Preložka tlakovej kanalizácie HDPE, DN 160 v MÚK Prievoz
506-00 Úprava kanalizácie na Bajkalskej ulici
512-00 Preložka vodovodu 2 x DN1000 v MÚK Prievoz, II. etapa
Silnopráúdové vedenia, VVN, VN, NN, VO
601-00 Preložka vzdušného vedenia VVN 2x110 kV č.8887/8888 MUK Prievoz
610-00 Preložka káblového vedenia VN linky č.319
611-00 Ochrana káblového vedenia VN linky č.1061
620-00 Verejné osvetlenie – vetva A1
621-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva B1
622-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva D2
623-00 Verejné osvetlenie – dočasná komunikácia (vetva F)
624-00 Úprava verejného osvetlenia – Bajkalská ulica
625-00 Prípojka NN pre VO, I. etapa
Plynovody
701-00 Preložka STL plynovodu DN 300 v MÚK Prievoz
Slabopráúdové a optické vedenia
751-00 Preložka káblov UPC
752-00 Preložka káblov ENERGOTEL
753-00 Preložka káblov SWAN
754-00 Preložka káblov BAT
755-00 Preložka káblov SLOVAK TELEKOM
756-00 Preložka optických káblov ŽSR
790-01 Informačný systém diaľnice D1 - stavebná časť, I. etapa
Stavebné objekty – II. etapa
Príprava územia, rekultivácie, vegetačné úpravy
002-00 Demolácia reklamných zariadení, II. etapa
012-00 Úprava plôch pre zariadenie staveniska, II. etapa
022-00 Spätná rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Nivy, II. etapa
032-00 Rekultivácia opustených úsekov ciest, II. etapa
042-00 Vegetačné úpravy MÚK Prievoz, II. etapa
Cestné objekty
102-01 Vetva B2 križovatky Prievoz
102-02 Vetva C2a križovatky Prievoz
102-03 Vetva C2b križovatky Prievoz
102-04 Vetva D1 križovatky Prievoz
102-05 Vetva E križovatky Prievoz
102-06 Úprava vetvy F križovatky Prievoz
Mostné objekty
202-00 Most na vetvách C2a a C2b križovatky Prievoz
213-00 Oprava ľavobrežnej estakády – most ŠM-1
214-00 Oprava mostu TR-1
215-00 Oprava mostu RT-1
216-00 Oprava mostu 1 na OK
217-00 Oprava mostu 2 na OK
218,00 Oprava mostu na vetve D1-OK
Oplotenia
302-00 Oplotenie križovatky Prievoz, II. etapa
Kanalizácie a vodovody
502-00 Odvodnenie MÚK Prievoz, II. etapa
504-00 Rekonštrukcia kanalizácie v MÚK Prievoz, II. etapa
511-00 Rekonštrukcia vodovodu DN 100

Silnopráúdové vedenia, VVN, VN, NN, VO

626-00 Verejné osvetlenie – vetva B2

627-00 Verejné osvetlenie – vetva C2a

628-00 Verejné osvetlenie – vetva C2b

629-00 Verejné osvetlenie – vetva D1

630-00 Verejné osvetlenie – vetva E

631-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva F

632-00 Demontáž verejného osvetlenia OK Prievoz

633-00 Prípojka NN pre VO, II. etapa

Slabopráúdové a optické vedenia

790-02 Informačný systém diaľnice D1 – stavebná časť, II. etapa

790-03 Informačný systém diaľnice D1 – technologická časť, I. etapa

790-04 Informačný systém diaľnice D1 – technologická časť, II. etapa

Zmena č. 2

V prípade zmeny č. 2 bolo vydané rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. 6886/2016-1.7/rs, zo dňa 05. 09. 2016, ktoré vydalo MŽP SR podľa zákona, že navrhovaná činnosť uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti (ALFA 04, a.s., 04/2016) „Diaľnica D1 Bratislava - križovatka Prievoz - rekonštrukcia“, sa nebude posudzovať podľa zákona. Technickým podkladom vypracovanie uvedeného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola dokumentácia pre územné rozhodnutie, vypracovaná spoločnosťou Alfa 04, a.s. (08/2015). Technickým podkladom vypracovanie uvedeného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola dokumentácia pre stavebné povolenie (Alfa 04, 03/2016).

Pôvodne navrhovaná I. a II. etapa výstavby v rámci DÚR bola pre účely DSP uvažovaná ako jedna spoločná etapa - celá MÚK Prievoz sa mala realizovať ako jeden celok. Objekty, ktoré z dôvodu etapizácie boli duplicitné, boli zrušené. Taktiež boli zrušené objekty, ktoré súvisia s nerealizáciou vlečkovej koľaje Peris, a.s. Na základe usmernenia objednávateľa predmetnú preložku železničnej vlečky nebolo potrebné realizovať.

V rámci DSP boli zrušené nasledovné stavebné objekty:

Objekty I. etapy DÚR

103-00 Preložka chodníka pre peších pri vetve B1

105-00 Preložka poľnej cesty pri vetve D2

152-00 Preložka vlečkovej koľaje firmy Peris, a.s., železničný spodok a zvršok

153-00 Železničný priechod na preložke vlečky pre cyklotrasu

211-00 Oprava ľavobrežnej estakády – most MŠ-2

212-00 Oprava mosta na vetve OK – D1

303-00 Preložka oplatenia areálu firmy Doprastav

505-00 Preložka tlakovej kanalizácie HDPE, DN 160 v MÚK Prievoz

512-00 Preložka vodovodu 2 x DN1000 v MÚK Prievoz

623-00 Verejné osvetlenie – dočasná komunikácia (vetva F)

753-00 Preložka káblov SWAN

756-00 Preložka optických káblov ŽSR

Objekty II. etapy DÚR

002-00 Demolácia reklamných zariadení, II. etapa

012-00 Úprava plôch pre zariadenie staveniska, II. etapa

022-00 Spätná rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Nivy, II. etapa

032-00 Rekultivácia opustených úsekov ciest, II. etapa

042-00 Vegetačné úpravy MÚK Prievoz, II. etapa

102-06 Úprava vetvy F križovatky Prievoz

213-00 Oprava ľavobrežnej estakády – most ŠM-1

214-00 Oprava mosta TR-1

215-00 Oprava mosta RT-1

216-00 Oprava mosta 1 na OK

217-00 Oprava mosta 2 na OK

218-00 Oprava mosta na vetve D1-OK
 302-00 Oplotenie križovatky Prievoz, II. etapa
 502-00 Odvodnenie MÚK Prievoz, II. etapa
 504-00 Rekonštrukcia kanalizácie v MÚK Prievoz, II. etapa
 511-00 Rekonštrukcia vodovodu DN 100
 633-00 Prípojka NN pre VO, II. etapa
 790-02 Informačný systém diaľnice D1 - stavebná časť, II. etapa
 790-04 Informačný systém diaľnice D1 - technologická časť, II. etapa.

Oproti DÚR predmetnej stavby prišlo k zmenám v technickom riešení nasledovných stavebných objektov:

- 101-02 Vetva B1 križovatky Prievoz (zmena návrhovej rýchlosti na 30 km/h, zmena smerového vedenia, zmena výškového vedenia a rozdelenie vetvy na úseky podľa rozdielných budúcich správco).
- 101-03 Vetva D2 križovatky Prievoz (úprava nivelety).
- 101-04 Vetva F križovatky Prievoz (v rámci zlučovania jednotlivých etáp výstavby križovatky Prievoz sa pre vetvu F už neuvažovalo s jej vybudovaním v úseku od km 0,000 po km 0,161446 a jej úpravou podľa SO 102-06, tak ako bolo uvažované v DÚR).
- 102-01 Vetva B2 križovatky Prievoz (úprava nivelety).
- 102-04 Vetva D1 križovatky Prievoz (úprava nivelety).
- 104-00 Preložka cyklistickej cestičky pri vetve D2 (zmena šírkového usporiadania - rozšírenie na 5,0 m, zmena smerového vedenia, zmena výškového vedenia a zmena dĺžky trasy na 333,12 m).
- 151-00 Preložka vlečkovej koľaje firmy Peris, a.s., demontáž železničného zvršku (zmenšenie rozsahu demontáže vlečky)
- 201-00 Most na vetve A1 križovatky Prievoz (zmena počtu polí mostného objektu a jeho celková dĺžka). Riešenie DÚR počítalo s 8 poľovým mostom celkovej dĺžky 186,30 m s rozpätiami polí 15 + 20 + 19 + 25 + 26 + 25 + 25 + 20 m. V DSP bola nosná konštrukcia mostu navrhnutá ako 7-poľová spojitá trámová konštrukcia z monolitického dodatočne predpätého betónu s rozpätiami polí 20 + 25 + 25 + 26 + 25 + 25 + 20 m, celkovej dĺžky 176,70 m. Zmena spočívala aj v zmene uloženia nosnej konštrukcie na podpere 4, kde boli umiestnené 2 stojky (v DÚR bola iba jedna). Dôvodom zmeny bola zmena polohy vetvy „B1“ (obj. 101-02) pod mostom a výsledky podrobného statického výpočtu.
- 202-00 Most na vetvách C2a a C2b križovatky Prievoz (spresnenie rozmerov spodnej stavby z dôvodu výsledkov podrobného statického výpočtu)
- 203-00 Úprava zemných telies existujúcich mostov (v DÚR sa uvažovalo s úpravou zemného telesa 2 mostov, v DSP sa upravil iba kužeľ mostu RT. V DÚR bolo navrhnuté torkrétovanie a zabezpečenie výkopu počas výstavby rozopretím protiľahlých stien. V DSP bolo navrhnuté trvalé zabezpečenie opory jestvujúceho mosta a taktiež súčasne dočasné paženie stavebnej jamy pre zakladanie objektu horúcovodu ako kombinácia kotvenej klincovanej zeminy s torkrétom a vodiacich pažiacich mikropilót so železobetónovým obkladom. Súčasne pre zachovanie únosnosti jestvujúcich pilót bola navrhnutá tlaková injektáž zeminy pri pilótach za rubom paženia jamy horúcovodu. Pre eliminovanie deformácií opory po odkope stavebnej jamy a zabezpečenie potrebnej stability steny jamy na strane od opory bolo navrhnuté paženie steny doplnené prikotvením pomocou trvalých lanových kotiev.
- 221-00 Západoslovenská distribučná, úprava káblovodu (posun šachty za oplotenie vetvy D2).
- 231-00 Oporný múr na vetve A1 v km 0,300 vpravo (pôvodne navrhnutá železobetónová monolitická konštrukcia oporného múru bola zmenená na prefabrikovanú modulárnu konštrukciu tvorenú lícovými drôtokamennými prvkami s integrovanou výstužnou sieťou z dôvodu, že takto navrhnutá konštrukcia mala ľahšie kopírovať pôdorysné zakrivenie, mala byť jednoduchšia a rýchlejšia na zhotovenie a estetickjšia).
- 401-00 Preložka horúcovodného rozvodu v km 0,040 – 0,3186 (zmena osadenia kompenzátora a zrušenie navrhovanej šachty so sekčnými uzávermi v mieste napojenia na existujúci rozvod v km 0,040).
- 501-00 Odvodnenie MÚK Prievoz (pôvodne navrhovaný systém zachytávania a vsakovania dažďovej vody pomocou „jazierok“ bol z priestorových dôvodov zmenený na systém podzemných vsakovacích blokov, pričom počet miest, kde má dochádzať k zachytávaniu a následnému vsakovaniu dažďových vôd sa zvýšil z pôvodných 2 na navrhovaných 5).
- 601 Preložka vzdušného vedenia VVN 2 x 110 kV č. 8887/8888 MÚK Prievoz (posun stožiaru č. 11, vzdialenosť medzi novými stožiaru č. 10 - 11 mala byť cca 174,5 m).
- 610-00 Preložka káblového vedenia VN linky č. 319 (zmena začiatku a konca preložky linky č. 319 a doplnená preložka linky č. 290).
- 611-00 Ochrana káblového vedenia VN linky č. 1061 (zmena začiatku a konca preložky podľa zamerania).
- 620-00 Verejné osvetlenie – vetva A1 (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov).

- 621-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva B1 (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov a skrátenie osvetlenia vetvy B1)
- 624-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva B1 (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov a osvetlenie pripájacieho pruhu na Bajkalskú ulicu od vetvy B1).
- 626-00 Verejné osvetlenie – vetva B2 (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov – umiestnenie mimo existujúceho mosta nad Bajkalskou ulicou).
- 628-00 Verejné osvetlenie – vetva C2b (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov – umiestnenie mimo existujúceho mosta nad Bajkalskou ulicou)
- 630-00 Verejné osvetlenie – vetva E (zmena umiestnenia osvetľovacích stožiarov na vonkajšiu stranu oblúkov).
- 631-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva F (zmena rozmiestnenia osvetľovacích stožiarov a ich zosúladenie s osvetlením Prístavnej ulice v stavbe R7).
- 701-00 Preložka STL plynovodu DN 300 v križovatke Prievoz (čiastočná úprava trasy preložky plynovodu).
- 751-00 Preložka káblov UPC (pôvodne navrhovaná trasa preložky vedení bola situovaná v súbehu s existujúcim kábelovodom. Po preskúmaní možnosti umiestniť vedenia do kábelovodu bola trasa prekládky vedení UPC zmenená tak, že sú umiestnené v existujúcom a predĺženom kábelovode (SO 221-00).

Z uvedeného popisu vyplýva, že väčšina navrhovaných zmien súvisela so spresnením technického riešenia, bez podstatných zmien vo vplyvoch na životné prostredie. Vo väčšine prípadov išlo o optimalizáciu technického riešenia vyplývajúceho z podrobnejších výpočtov, požiadaviek správcov sietí alebo dotknutých orgánov a organizácií uplatnených v rámci územného konania.

Opis technického riešenia navrhovanej zmeny (zmena č. 3).

Porovnanie predchádzajúceho riešenia (DSP) a zmeny navrhovaného riešenia (DSP)

a) Zmeny v objektoch ciest:

Oproti pôvodnému riešeniu došlo vo zmene DSP k nasledujúcim úpravám:

Návrhová rýchlosť:

Nedochádza k zmene návrhovej rýchlosti.

Smerové vedenie:

Smerové vedenie sa nemení. K drobným zmenám dochádza v miestach napojenia cestných objektov na existujúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania územia.

Výškové vedenie:

Výškové vedenie sa nemení. K drobným zmenám dochádza v miestach napojenia cestných objektov na existujúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania.

Šírkové usporiadanie:

Kategórie jednotlivých objektov sa nemení. K drobným zmenám dochádza v miestach napojenia cestných objektov na existujúce komunikácie z dôvodu aktualizácie zamerania.

Konštrukcia vozovky:

Konštrukcia vozovky sa oproti DSP nemení, je navrhnutá vozovka s asfaltovým krytom, ale v inom zložení ako sa uvažovalo v DSP.

Zmena podlažia pod telesy komunikácií:

Zmena podlažia pod telesom vybraných komunikácií bola v pôvodnej DSP navrhnutá pri zeminách s nízkou únosnosťou pridaním pojiva (napr. hydraulické pojivo, zmesné pojivo alebo cement),

výmenou zeminy pod násypom, alebo použitím geomreží z polymérových materiálov, ktoré umožňujú zemine prenášať sily do zemnej konštrukcie.

Zmenou je možnosť použitia všetkých spôsobov zmeny podložia pri vybraných cestných objektoch, napr. pri objekte kde bola navrhnutá stabilizácia podložia, je teraz možnosť použitia aj ostatných spôsobov zmeny podložia (výmena podložia, použitie geosyntetík) a naopak.

Ďalšou zmenou je doplnenie pôvodných návrhov o vibračné zhutňovanie pod telesom komunikácie a mostov. Počas vibračného zhutňovania je do podložia pridávaný ďalší štrkový materiál, aby kompenzoval objemové zmeny, ktoré sú výsledkom procesu zhutňovania.

b) Zmeny v mostných objektoch a oporných múrov:

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
201 -00	Most na vetve A1 križovatky Prievoz - monolitický most Počet polí: 7 Rozpätia polí: 20 + 25 + 25 + 26 + 25 + 25 + 20 m Min. rozmery mostných otvorov: 1. pole = 18,60 m x 2,50 m 2. pole = 23,50 m x 6,70 m 3. pole = 23,50 m x 6,70 m 4. pole = 24,50 m x 5,20 m 5. pole = 23,50 m x 4,35 m 6. pole = 23,50 m x 3,07 m 7. pole = 18,60 m x 2,06 m Podchodná výška komunikácií = 4,95 m Šírka nosnej konštrukcie: 11,20 m	20 1- 00	Most na vetve A1 križovatky Prievoz - monolitický most - počet polí: 5 - rozpätia: 19.00 + 26.00 + 26.00 + 26.00 + 19.00 m Približne - min. rozmery mostných otvorov: 1. pole = 17.00 x 2.50 m Približne 2. pole = 24.50 x 6.70 m Približne 3. pole = 24.50 x 6.70 m Približne 4. pole = 24.50 x 5.20 m Približne 5. pole = 17.00 x 4.60 m Približne - podchodná	Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a šírky nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí a zmenšenie počtu otvorov mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
			otvorov: Min. 14.90 m x min. 4.95 m Približne - podchodná výška R7: 4.95 m - šírka NK: premenná približne 19.63 – 14.14 m (šíkmo) Približne	
203-00	Úprava zemných telies krajných opôr existujúcich mostov - kotvený železobetónový oporný múr pred oporou existujúceho mosta pre realizáciu obj. 401	203-00	Úprava zemných telies krajných opôr existujúcich mostov - oporný múr pred oporou existujúceho mosta	Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.
231-00	Oporný múr na vetve A1 v km 0.300 vpravo - vystužená horninová konštrukcia s drôtokamenným lícom.	231-00	Oporný múr na vetve A1 v km 0.300 vpravo - vystužená horninová konštrukcia – VHK stena s prefabrikovaným betónovým lícom	Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.
232-00	Oporný múr na vetve A1 v km 0.500 vľavo - vystužená horninová konštrukcia s drôtokamenným lícom.	232-00	Oporný múr na vetve A1 v km 0.500 vľavo - vystužená horninová konštrukcia – VHK stena s prefabrikovaným betónovým lícom	Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke, je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podložia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
- plošné zakladanie s výmenou podložia – štrkové vankúše,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera.
- mikropilóty a trysková injektáž.

Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podložia a statickom výpočte.

Z uvedeného popisu vyplýva, že väčšina navrhovaných zmien súvisí so spresnením technického riešenia, bez podstatných zmien vo vplyvoch na životné prostredie. Zmeny vyplývajú z optimalizácie technického riešenia vyplývajúceho z podrobnejších výpočtov.

c) Zmeny obj. 501 Odvodnenie MUK Prievoz I. etapa

Zmena odvodnenia vyplýva z domeraní skutočného stavu existujúcej kanalizácie a upresnení technického riešenia súvisiacich objektov.

d) Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

Posudzované riešenie (DSP)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti a jej zdôvodnenie
obj.	Popis objektu	obj.	Popis objektu	
401-00	Preložka horúcovodného rozvodu dĺžky 254m	401-00 var. 1	Preložka horúcovodného rozvodu dĺžky 254m	Zmena polohy kompenzátora K22 z dôvodu realizácie výstavby. Zmena má dopad do rozsahu objektov 203 a 501.
401-00	Preložka horúcovodného rozvodu dĺžky 254m	401-00 var. 2	Preložka horúcovodného rozvodu dĺžky cca 90m a úprava existujúceho rozvodu dĺžky cca 90m	Zmena trasy preložky z dôvodu optimalizácie výstavby.

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutej oblasti križovatky Prievoz. Z dôvodu navrhovaného umiestnenia nových vetiev, je potrebné riešiť aj **vyvolané investície**, v dotyku s predmetnou stavbou.

Oproti pôvodnému technickému riešeniu z DSP, bolo na základe nižšie uvedených bodov upravené technické riešenie preložiek inžinierskych sietí:

- podrobné geodetické zameranie existujúceho stavu,
- podrobné geodetické zameranie jestvujúcich sietí,
- potreba zapracovania opodstatnených pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov inž. sietí,
- prispôbenie technického riešenia z dôvodu zmeny výškového vedenia ako aj technického riešenia odvodnenia vetiev križovatky Prievoz.

Vo všeobecnosti sa jedná o málo významne zmeny:

- úprava výškového uloženia vzhľadom na miesta kríženia, body napojenia na existujúce potrubie a zohľadnenie aktuálneho predrealizačného zamerania,
 - úprava polohy vzhľadom na body napojenia na existujúce potrubie a zohľadnenie aktuálneho predrealizačného zamerania,
 - doplnenie požadovaných zariadení na základe požiadavky správcu,
- Z dôvodu zmeny technického riešenia SO 401 dochádza tiež k zmene technického riešenia kríženia IS.

Predmetom oznámenia sú nasledovné stavebné objekty preložiek inž. sietí:

Horúcovody

401-00 Preložka horúcovodného rozvodu 2xDN700 v km 0,040 – 0,280 vetvy A1

Kanalizácie a vodovody

501-00 Odvodnenie MÚK Prievoz, I. etapa

503-00 Rekonštrukcia kanalizácie v MÚK Prievoz, I. etapa

506-00 Úprava kanalizácie na Bajkalskej ulici

Objekty elektrických vedení VN, NN a VO

601-00 Preložka vzdušného vedenia VVN 2x110 kV č.8887/8888 MUK Prievoz

610-00 Preložka káblového vedenia VN linky č.319

611-00 Ochrana káblového vedenia VN linky č.1061

620-00 Verejné osvetlenie – vetva A1

621-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva B1

622-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva D2

624-00 Úprava verejného osvetlenia – Bajkalská ulica

625-00 Prípojka NN pre VO, I.etapa

626-00 Verejné osvetlenie – vetva B2

627-00 Verejné osvetlenie – vetva C2a

628-00 Verejné osvetlenie – vetva C2b

629-00 Verejné osvetlenie – vetva D1

630-00 Verejné osvetlenie – vetva E

631-00 Úprava verejného osvetlenia – vetva F

632-00 Demontáž verejného osvetlenia OK Prievoz

Plynovody

701-00 Preložka STL plynovodu DN 300 v MÚK Prievoz

Oznamovacie vedenia

751-00 Preložka káblov UPC

752-00 Preložka káblov ENERGOTEL

754-00 Preložka káblov BAT

755-00 Preložka káblov SLOVAK TELEKOM

790-01 Informačný systém diaľnice D1 - stavebná časť, I.etapa

Požiadavky na vstupy

Požiadavky na vstupy a údaje o výstupoch sú uvedené v kap. IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických, pričom oproti pôvodne posudzovaným zmenám sa významne nemenia.

Navrhované zmeny nepredstavujú zdravotné riziká pre účastníkov dopravy ani pre obyvateľstvo žijúce v koridore stavby.

Etapu výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe právoplatného stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkované znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní dotknuté územie a tým aj časť obyvateľov, resp. návštevníkov. Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe.

Etapu prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociatia pozitíva navrhovanej činnosti obyvateľa území, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky rýchlostnej cesty zabezpečí správca príslušného úseku v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Prevádzka navrhovanej zmeny bude predstavovať zdroj znečisťovania ovzdušia. Možno však predpokladať, že vplyv na ovzdušie a miestnu klímu bude len lokálny, porovnateľný s rozsahom identifikovaným v pôvodnom riešení a v rámci zmien č. 1 a 2.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Z hľadiska vodných zdrojov realizáciou zámeru sa nepredpokladajú výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov podzemných a povrchových vôd.

Vplyv na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na genofond a biodiverzitu v porovnaní s pôvodným riešením, resp. so zmenami č. 1 a 2, možno hodnotiť ako akceptovateľný, za podmienok dodržania legislatívnych noriem v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany vôd, hlukovej záťaže a nakladania s odpadmi, ako aj realizovaním opatrení navrhnutých príslušnými orgánmi ochrany prírody.

Vplyvy na krajinu

Súčasná štruktúra krajiny záujmového územia predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zmeny navrhovanej činnosti neovplyvní charakter daného územia a nebude mať vplyv na štruktúru krajiny. Výsadbou vegetácie na svahoch sa technické dielo začlení do krajiny.

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny nepredstavujú zdravotné riziká pre účastníkov dopravy ani pre obyvateľstvo žijúce v koridore stavby.

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Rekonštrukcia križovatky Prievoz organicky nadväzuje na výstavbu rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, ktorá bude končiť, resp. začínať križovaním s diaľnicou D1 práve v tejto križovatke. Stavba R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz má právoplatné územné

rozhodnutie vydané Okresným úradom Bratislava pod č. OU-BA-OVBP2-2014/75043/ZAD, zo dňa 23. 10. 2014.

S vyššie uvedenou stavbou rýchlostnej cesty R7 sa stretávajú záujmy týchto stavebníkov:

BRATISLAVA FREIGHT VILLAGE, a.s.

Plánovaný nový riečny prístav v lokalite Vlčie hrdlo (ďaleký výhľad).

Železnice Slovenskej republiky

Príprava stavby „Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava“ plánovaný v areáli SPaP, a.s. s právoplatným ÚR č. SÚ/CS 3445/2011/12/AZA (20.10.2011) a s predĺženým ÚR č. SÚ/CS 13590/2014/2ZST (2.4.2014), obe vydala MČ Bratislava - Ružinov.

TRAJEKT PLUS a.s.

Plánovaná stavba Dunajské predmestie - polyfunkčný súbor, na ktorú je vydané MČ Bratislava - Ružinov právoplatné Územné rozhodnutie SU/CS12600/2010/12/Zar (29.11.2010) a na obytné budovy B1 a B2 spolu s infraštruktúrou aj právoplatné Stavebné povolenie SU/CS15146/2012/CS3470/2013/11/Zar (8.8.2013). Komunikácia napojenia komplexu na Slovnaftskú cestu je už aj čiastočne zrealizovaná.

Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

Riziká spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej stavby môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania činnosti ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie,
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky. Príčinami takýchto stavov môžu byť:
 - únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
 - dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia,
 - iné havarijné situácie.

Uvedené príčiny, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nie sú významnejšie a nepredstavujú väčšie riziká. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a iných predpisov a pod..Riziká humánneho pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnom riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva.

Navrhované zmeny nepredstavujú zdravotné riziká pre účastníkov dopravy ani pre obyvateľstvo žijúce v koridore stavby.

Etapa výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe právoplatného stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkovane znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní dotknuté územie a tým aj časť obyvateľov. Znížením potreby násypového materiálu dôjde k zmierneniu týchto negatívnych účinkov.

Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociatia pozitíva navrhovanej činnosti obyvateľa, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo zakomponuje do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia.

Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. V súvislosti so zmenou nivelety rýchlostnej cesty ako aj aktualizáciou dopravného-inžinierskych podkladov je potrebné vykonať aktualizáciu hlukovej štúdie.

Hospodárenie s odpadom z prevádzky rýchlostnej cesty zabezpečí správca príslušného úseku v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

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

Vplyvy na obyvateľstvo.

Hodnotenie vplyvov a dopadov posudzovanej činnosti na obyvateľstvo má mnoho aspektov, najvýraznejšie sa môže v tomto prípade prejaviť ovplyvnenie hlukom, emisiami z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov.

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutom sídle, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Z hľadiska asanácií objektov pre trvalé alebo prechodné bývanie, sa v rámci tejto zmeny navrhovanej činnosti nenavrhujú žiadne nové. Vplyvy rekonštrukcie križovatky na obyvateľstvo sa môžu prejavovať zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Nepriaznivý vplyv hluku sa prejavuje pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky hluku na človeka sú závislé na jeho fyzikálnych charakteristikách, t. j. na intenzite, prevažujúcej výške (frekvencii) a na časovom priebehu (ustálený, premenlivý, prerušovaný, impulzivný hluk).

Hluk počas rekonštrukcie sa očakáva najmä zo stavebných mechanizmov v tesnej blízkosti staveniska a z prejazdu stavebných strojov. Stavebné mechanizmy počas svojej činnosti vysoko presahujú prípustné hodnoty hluku. Hluk od stavebných strojov je ale dočasný a premenlivý - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.).

Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov sa obmedzujú stavebné práce tak, že:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7⁰⁰ – 21⁰⁰,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8⁰⁰ – 13⁰⁰,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahnúť prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

Vyššie uvedené negatívne vplyvy možno čiastočne eliminovať vhodnou organizáciou stavebnej činnosti a trasovaním stavebnej dopravy. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Obdobne tomu bude aj v prípade uskutočňovania zemných prác a pri prácach so sypkým materiálom.

Zdravotné riziká počas výstavby

Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami a pod. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti a o bezpečnosť zamestnancov sú povinní sa starať zamestnávateľia v súlade s platnou legislatívou. Vzhľadom na to, že výstavba investičného zámeru sa bude realizovať len vo vyhradenom priestore a v čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík ani iných dôsledkov na bývajúce obyvateľstvo.

Počas prevádzky

Jedná sa o rekonštrukciu jestvujúcej križovatky Prievoz na diaľnici D1. Prevádzka na tejto križovatke, ako súčasť dopravného systému, už v súčasnosti pôsobí na obyvateľstvo v jej okolí týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia,
- hlukom.

Vplyvy na obyvateľstvo v súvislosti s navrhovanými zmenami rekonštruovanej križovatky Prievoz nie sú významné. Najbližšia obytná zástavba na ulici Uhorková sa nachádza vo vzdialenosti cca 360 m. V blízkosti križovatky sa nachádza iba izolovaný objekt ŽSR, ktorý plní sčasti aj obytnú funkciu (viď. nasledujúci obrázok).

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby križovatky budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia v objekte ŽSR na Bajkalskej ulici. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá len obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V zmysle prílohy vyhlášky a článku 1.7 sa konštatuje, že v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 hodiny a v sobotu od 8:00 do 13:00 hodiny sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať príпустné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa NV SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore v znení NV SR č. 26/2006 Z. z., ktorým sa mení nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené prípustné hladiny akustického výkonu v dB uvedené v nasledujúcej tabuľke.

typ zariadenia	čistý inštalovaný výkon P (kW)	prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampéry, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Pre potreby DSP (aj súčasť oznámenia o zmene navrhovanej činnosti č. 2) bola vypracovaná hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 02/2016), z ktorej vyplýva, že na základe vykonanej

predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z mobilných zdrojov pozemnej dopravy, ktoré súvisia iba s prevádzkou „DIAĽNICA D1 BRATISLAVA - KRIŽOVATKA PRIEVOZ – REKONŠTRUKCIA“, pre denný, večerný a nočný čas bolo konštatované, že podľa limitov prípustných hodnôt (PH) hluku z pozemnej a vodnej dopravy pre kategóriu územia III., vonkajšom obytných miestností bytových a rodinných domov pre denný, večerný a nočný čas PH nie je prekročená (konštatovanie platí s výnimkou objektu Železníc Slovenskej Republiky na adrese Bajkalská 720/41, 821 05 Bratislava, kde sa nachádzajú obytné priestory a na tomto objekte je potrebné realizovať terciárne protihlukové opatrenia a konštatovanie platí za predpokladu dodržania prognózovaného objemu a rýchlosti dopravy).

Terciárne protihlukové opatrenia predstavujú výmenu okien so štrbinovým vetracím systémom. V prípade objektu Železníc Slovenskej Republiky boli predikované hodnoty pre deň 56,8 - 63,9 dB, pre večer 55,7 – 62,4 dB a 50,4 až 56,7 dB pre noc, pričom hodnoty viac ako 60 dB pre deň a večer a viac ako 50 dB pre noc predstavujú prekročenie limitnej hodnoty. Súčasná zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, nebude mať vplyv na uvedenú predikciu.

Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti

K zvýšenej koncentrácii škodlivín počas výstavby zmena navrhovanej činnosti bude dochádzať najmä pri zemných prácach to vo forme prachových častíc a to pri teplom a suchom dlhšie trvajúcom počasí. V prípade takýchto poveternostných vplyvov trvajúcich nepretržite 15 a viac dní (vyskytuje sa v dotknutom území v priemere 3 krát za rok) bude eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia. Ďalším zdrojom znečisťujúcich látok v ovzduší budú stavebné mechanizmy.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Z hľadiska produkcie znečisťujúcich látok pôsobí negatívne na ovzdušie spaľovanie uhl'ovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Pre potreby DSP (súčasť oznámenia o zmene navrhovanej činnosti č. 2) bola vypracovaná emisná štúdia (RNDr. Pirman, 02/2016) z ktorej vyplýva, že vypočítané maximálne koncentrácie znečisťujúcich látok v bezprostrednom okolí križovatky uvádzané v nasledujúcej tabuľke neprekračujú limitné hodnoty škodlivých látok v ovzduší podľa vyhlášky MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Limitná hodnota	Maximálna vypočítaná koncentrácia v $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Percento limitu
NO ₂	1 hod	200	106,4	53,2
	1 rok	40	24,0	60,0
CO	8 hod	10 000	63,3	0,63
PM ₁₀	24 hod	50	14,6	29,2
	1 rok	40	3,2	8,0

Z výsledkov vyplýva, že obyvateľstvo v okolí križovatky Prievoz nebude ovplyvňované nadmernými imisiami z dopravy. Koncentrácie príspevkov znečisťujúcich látok budú pod platnými hygienickými limitmi. Maximálne príspevky ku krátkodobým koncentráciám NO₂ budú dosahovať 106,4 $\mu\text{g}.\text{m}^{-3}$, čo

je 53 % limitnej hodnoty $200 \mu\text{g.m}^{-3}$. Možno tak predpokladať, že limitné hodnoty nebudú prekročené ani po započítaní hodnoty pozadia, ktorá v závislosti od lokalizácie posudzovaného bodu môže dosahovať koncentrácie 5 - $50 \mu\text{g.m}^{-3}$. Maximálne príspevky k ročným priemerom NO_2 dosahujú $24 \mu\text{g.m}^{-3}$, čo je 60 % limitnej hodnoty $40 \mu\text{g.m}^{-3}$. Limitná hodnota môže byť prekročená po započítaní hodnoty pozadia, ktorá pre ročnú koncentráciu NO_2 dosahuje $35 \mu\text{g.m}^{-3}$. Oxid uhoľnatý je z hľadiska dodržiavania imisných limitov bezproblémovou látkou, nakoľko koncentrácie CO sa pohybujú zhruba na rovnakej úrovni ako pri NO_2 , avšak limit pre CO je o dva rády vyšší ($10\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$).

Koncentrácie CO budú dosahovať maximálne 0,6 % limitnej hodnoty. Vypočítané 24 hodinové koncentrácie PM_{10} dosiahli hodnoty na úrovni 29 % limitu a priemerné ročné koncentrácie 8 % limitu. Limitná hodnota môže byť prekročená po započítaní hodnoty pozadia, ktorá pre ročnú koncentráciu PM_{10} dosahuje 22 - $34 \mu\text{g.m}^{-3}$. Súčasná zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, nebude mať vplyv na uvedenú predikciu.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Sociálnoekonomické účinky pripravovanej stavby sa prejavujú po realizácii stavby ako dôsledok vyššej technickej úrovne návrhu oproti súčasnému stavu. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov rýchlostnej cesty zvýšením ich bezpečnosti a v poklese času cestujúcich osobných vozidiel a v autobusoch.

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám pohody a kvality bývania počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz - rekonštrukcia a jej zmien č. 1 a 2.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu je zrejmé, že vzhľadom na povrch územia sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie a reliéf, vrátane kumulatívnych a synergických.

Zmenu v prípade mostných objektov predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke, je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania ako plošné zakladanie s výmenou podlažia - kompaktné vibrované štrkové pilóty, plošné zakladanie s výmenou podlažia – štrkové vankúše, veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade a veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera, mikropilóty a trysková iniektáž. Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podlažia a statickom výpočte.

Stavba je riešená na násypoch, čo vyvoláva nároky na vhodný materiál. Výkopové práce nedokážu pokryť potreby materiálu do násypov a vzniká tak deficit materiálov. Potreba získania vhodných materiálov do násypov bude riešená dodávateľsky.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia

Automobilová doprava má zo všetkých druhov dopravy najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich ovzdušie (najmä CO a CO_2) a vytvárajúcich skleníkový efekt (predovšetkým CO_2 , CH_4 , N_2O). Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO_2 pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie. Produkcia

exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O).

Dobudovanie ucelenej siete diaľnic a rýchlostných ciest patrí k základným mitigačným opatreniam na zníženie množstva emisií skleníkových plynov v rezorte dopravy. Z tohto pohľadu je rekonštrukcia križovatky Prievoz a v nadväznosti vybudovanie rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz prínosom, nakoľko jej prevádzkovaním sa skracujú prepravné vzdialenosti medzi dôležitými zdrojmi a cieľmi dopravy, spotrebuje sa menej pohonných hmôt, skracuje sa čas cestujúcich, dosahuje sa kvalitatívne vyššia úroveň prepravy, zvýši sa plynulosť dopravy a vyššia bezpečnosť premávky.

Vláda SR uznesením č. 148 z 26. marca 2014 schválila „Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“, ktorá definuje pre jednotlivé sektory adaptačné opatrenia. Pre oblasť cestnej dopravy sú to:

- úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia,
- efektívnejšie riadenie dopravy,
- zlepšenie povrchových a podpovrchových drenážnych systémov,
- optimalizácia projektov a stratégie údržby s dopadom na kvalitu,
- optimalizovať návrhy vozoviek z hľadiska vplyvu zmeny klímy,
- optimalizácia výberu stavebných materiálov a údržbových zázkrov z hľadiska trvalo udržateľného rozvoja.

Uvedené opatrenia bude potrebné zvážiť v etape ďalšej prípravy stavby a následnej prevádzke. Za najvýznamnejší vplyv na klimatické zmeny počas výstavby aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti treba považovať produkciu skleníkových plynov. Počas výstavby sú to jednak emisie stavebných mechanizmov a stavebnej dopravy a jednak zvýšené emisie miestnej dopravy v dôsledku obmedzovania dopravy v území. Vplyvy je možné zmierniť vhodnými organizačnými opatreniami. K nepriaznivým vplyvom z hľadiska vplyvov na klímu patrí aj odstránenie vegetácie v rozsahu trvalého a dočasného záberu stavby, ktorá pri svojich životných funkciách spotrebúva oxid uhličitý, patriaci medzi hlavné skleníkové plyny. Aj z tohto dôvodu je potrebné minimalizovať výrubu drevín. Čiastočné zmiernenie vplyvu predstavujú vegetačné úpravy realizované v záverečnej fáze výstavby zmeny navrhovanej činnosti. Ďalším aspektom ovplyvňujúcim tvorbu emisií skleníkových plynov je použitie materiálov pre výstavbu. So zvyšujúcim sa množstvom materiálov a energetickou náročnosťou výroby materiálov počas životnosti stavby, sa zvyšuje tzv. uhlíková stopa. Uhlíkovú stopu môže znížiť použitie nízkoenergetických materiálov s dodržaním potrebných funkčných parametrov, napríklad studené, poloteplé alebo teplé asfaltové zmesi, recyklované zmesi, popolček ako náhrada portlandského cementu, vysokopecná troska a podobne. Ďalej je to použitie energeticky výhodnejších technológií, ako recyklácia in-situ. Produkciu emisií skleníkových plynov je možné znížiť manažmentovými opatreniami v rámci prípravy, výstavby a následne aj prevádzky a údržby cestnej komunikácie, napríklad návrhom vozoviek s dlhou životnosťou, znížením použitia stavebných materiálov, minimalizáciou prepravy materiálov a znížením obmedzovania dopravy počas výstavby, optimalizáciou stratégie údržby a minimalizáciou údržbových zázkrov z dôvodu životnosti.

Hlavný vplyv vyššieho počtu dní alebo niekoľkodňových období s extrémne vysokými teplotami na asfaltové vrstvy sa prejavuje zvýšením rizík vyjazdenia koľají, potením povrchu vozoviek a vznikom trhlín. Vysoké teploty povrchu spolu s vyššou intenzitou a časom pôsobenia ultrafialového žiarenia sú príčinou rýchlej oxidácie, a tým tvrdnutia asfaltovej fázy najmä v horných, najviac vystavených častiach asfaltového súvrstvia. Spojivo stráca lepivé schopnosti, stáva sa menej pružným, tvrdším a stráca tak odolnosť proti namáhaniu vyvolanému dopravou a poveternostnými podmienkami. Výsledkom je vznik mikro- a makrotrhlín, strata materiálu z povrchu a následné zvýšenie priepustnosti

vody a zníženie únosnosti konštrukcie (Boros, Zs, 2012). Dôsledkom zníženia tuhosti asfaltových vrstiev vplyvom vysokých teplôt je okrem vyjazdených hlbokých koľají aj prenos väčšieho podielu dopravného zaťaženia do spodných podkladových vrstiev s možnosťou vyjazdenia koľají v celej konštrukcii vozovky. Medzi riešenia patrí okrem iného úprava návrhu asfaltovej zmesi výberom vhodného spojiva, modifikácia polymérmi, optimalizácia objemových kritérií – medzerovitosti a pevnejšia kamenná kostra. V prípade náterov aj asfaltových vrstiev je riešením použitie asfaltových spojív s vyšším bodom mäknutia. Možným riešením znižujúcim teplotu povrchu sú mikrokoberce s použitím svetlého kameniva alebo farebných pigmentov. Transparentné spojivá z termoplastických polymérov alebo živíc možno využiť na nátery aj na obrusné vrstvy. Opačným dôsledkom klimatických zmien sú zmeny v zimnom období, kedy sú vozovky vystavené vyššiemu počtu zmrazovacích cyklov, vedúcich k predčasnému poškodeniu trhlinami alebo výtlkmi najmä horných vrstiev. To umožňuje prienik vody do konštrukcie vozovky. Objemové zmeny vody počas zmrazovacích cyklov vedú k výtlkom, zdvíhaniu vozovky a nižšej únosnosti ako dôsledku vlhkosti v konštrukcii.

Zvýšenie početnosti intenzívnych dažďových zrážok je spojené so zvýšenými rizikami s možným vplyvom na cestné stavby a tiež na užívateľov ciest. Hlavné riziká sú poškodenie asfaltových vrstiev pôsobením vody, zníženie únosnosti spodných vrstiev vozovky a zníženie bezpečnosti a pohodlia užívateľov. Následky intenzívnych dažďových zrážok možno riešiť zvýšením vodonosnej kapacity poréznych vozoviek alebo poréznych obrusných vrstiev. Ďalším možným riešením zníženia vplyvu vyššej frekvencie dažďových zrážok je návrh konštrukcie s vhodnými drenážnymi opatreniami. Prispôbenie drenážnej kapacity s úpravou priečneho sklonu, odvod vody drenážnymi systémami mimo konštrukciu vozovky zabráni vode preniknúť do spodných vrstiev.

Posudzovanými zmenami technického riešenia Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia, sa vplyv na klimatické pomery a faktory zmeny klímy významne nezmení.

Na lokálnej úrovni má výstavba a prevádzka líniových stavieb vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklimy v koridore líniovej stavby. Aj keď väčšinou emisie škodlivých látok z dopravy na komunikácii neprekračujú limity stanovené všeobecne záväznými právnymi predpismi, predsa trasa rýchlostnej cesty vytvorí v krajine nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO_2 , H_2O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavajú počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na flóru a faunu. Po prekročení hraničného množstva pôsobí toxicky a môže vyvolať patologické zmeny (malformácie, pokles vitality, reprodukčné poruchy).

Zmenou navrhovanej činnosti by nemalo dôjsť k významným zmenám vplyvov na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia počas výstavby a prevádzky zmeny navrhovanej činnosti oproti posúdeniu vykonanému v rámci posudzovania navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz - rekonštrukcia a jej zmien č. 1 a 2.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Počas výstavby

Pri rekonštrukcii križovatky bude potrebné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a

pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné všeobecne záväzné právne predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných a povrchových vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do podzemných vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska. Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby je potrebné mať vypracovaný *havarijný plán* podľa 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 (vodný zákon) a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať *periodické poučenie zamestnancov* o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie.

Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Navrhované zmeny počas výstavby nebudú mať žiadny vplyv na vodné pomery v dotknutom území.

Počas prevádzky

Vplyv prevádzky na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. V rámci DSP (zmeny č. 2) došlo k čiastočnej zmene odvodnenia (501-00 Odvodnenie MÚK Prievoz), keď pôvodne navrhovaný systém zachytávania a vsakovania dažďovej vody pomocou „jazierok“ bol z priestorových dôvodov zmenený na systém podzemných vsakovacích blokov. Počet miest, kde bude dochádzať k zachytávaniu a následnému vsakovaniu dažďových vôd sa zvýšil z pôvodných 2 na navrhovaných 5. Dôvodom zmeny bolo zrýchlenie odtoku s následným vsakovaním vôd z odvodňovaných plôch križovatkových vetiev. Koncepcia odvodnenia dažďových vôd sa pritom nemení, pôjde rovnako o infiltráciu do podzemných vôd. Jedná sa o optimálne riešenie z hľadiska ochrany kvality a kvantity podzemných vôd, pričom navrhované zmeny vplyvy na vodné pomery v zásade nezmenia.

Vodárenské zdroje a chránené vodohospodárske územia

V širšom okolí križovatky Prievoz sa nenachádzajú žiadne ochranné pásma vodárenských zdrojov. Zmena navrhovanej činnosti sa nenachádza v Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na povrchové a podzemné vody nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

Vplyvy na pôdu.

Podľa pedologického prieskumu je priestor stavby križovatky Prievoz charakterizovaný ako pôdy poľnohospodársky nevyužívané, nachádzajúce sa v zastavanom území mesta Bratislava a zdevastované stavebným odpadom z výstavby pôvodnej križovatky. Ide o pôdy na odhumusovanie nevhodné. Vzhľadom na uvedené, opatrenia na ochranu pôdy a humusového horizontu podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nie je potrebné realizovať. V rámci rekultivácie sa vykoná rekonštrukcia pôdneho profilu technickými prostriedkami tak, aby bolo možné na plochách realizovať vegetačné úpravy. Na plochách sa vykoná technická rekultivácia, ktorá pozostáva z odstránenia zvyškov stavieb a spevnených plôch, plošnej urovnávky a navezenia ornice s hrúbkou min. 0,2 m s následným urovaním.

Z uvedeného vyplýva, že vplyv výstavby križovatky Prievoz na pôdu nie je významný a zmeny navrhovanej činnosti na túto skutočnosť nemajú žiadny vplyv.

Vplyvy na biodiverzitu, flóru, faunu a ich biotopy.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín),
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.),
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne prístupných oblastiach).

Navrhovaná stavba rekonštrukcie križovatky Prievoz sa nachádza v industriálnom priestore, plocha je ruderalizovaná, s výskytom aj nepôvodných druhov a nepôvodných inváznych druhov. Porast na ploche vznikol samonáletom na navážkach stavebného a komunálneho odpadu. Inventarizované tu boli druhy stromov – *Acer platanoides* (javor mliečny), *Acer pseudoplatanus* (javor horský), *Betula pendula* (breza previsnutá), *Juglans regia* (orech kráľovský), *Padus racemosa* (čremcha strapcovitá), topole – *Populus x canescens* (topoľ sivý), *Populus nigra* (topoľ čierny), *Pyrus sp.* (hruška), *Celtis occidentalis* (brestovec západný), *Robinia pseudoacacia* (agát biely), *Prunus cerasifera* (slivka čerešňoplodá), *Cerasus avium* (čerešňa vtáčia). V podraсте sa vyskytujú druhy krov – *Euonymus europaeus* (bršlen európsky), *Ligustrum vulgare* (zob vtáčí), *Sambucus nigra* (baza čierna), *Rosa canina* (ruža šípová), *Rubus sp.* (ostružina), *Swida sanguinea* (svíb krvavý), *Pyracantha coccinea* (hlohyňa šarlátová). Miestami ich dopĺňajú liany – *Clematis vitalba* (plamienok plotný). Významnú zložku inventarizovaných plôch tvoria invázne druhy *Ailanthus altissima* (pajaseň žliazkatý) a *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý).

Časť u uvedených porastov bude potrebné v rámci prípravy územia pre výstavbu odstrániť. V rámci DSP a aj zmeny č. 2 bola aktualizovaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (J. Zvädělík). V rozsahu záberu bol v rámci inventarizácie drevín spočítaných celkovo 457 stromov a 482 m² kríkových skupín o spoločenskej hodnote 41 938,22 Eur. S drevinami rastúcimi mimo les sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nakoľko pri inventarizácii boli na pozemkov inventarizovaných aj dreviny, ktoré spĺňajú podmienku cestnej zelene, pri povoľovaní výrubu drevín rastúcich na týchto pozemkoch, sa bude postupovať podľa § 47, ods. 4, písm. e) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Súhlas na výrub takýchto drevín vydáva cestný správny orgán (§ 14, ods. 3 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov), v súčinnosti s príslušným orgánom ochrany prírody.

V zmysle vyhlášky č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov sa priamo v hodnotenom území predmetnej lokality nevyskytujú chránené druhy rastlín, ani osobitne chránené druhy rastlín a živočíchov. V zmysle kategorizácie vzácných a ohrozených druhov (Fereková, Maglocký 1998) nebol zaregistrovaný v hodnotenom území výskyt žiadneho taxónu.

V etape výstavby budú opatrenia na ochranu bioty zamerané na:

- počas výstavby obmedziť výrub drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- nevyhnutný výrub drevín uskutočniť v mimovegetačnom období,
- po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy na svahoch výlučne z domácich a miestne pôvodných druhov drevín.

Vplyvy výrubov zelene budú čiastočne zmiernené realizáciou vegetačných úprav - výsadby kríkovej zelene na násypových svahoch telesa križovatky. Výsadbou zelene sa čiastočne nahradí odstránená

vegetácia, ktorá sa v súčasnosti vyskytuje v okolí križovatky. Vegetačné úpravy musia byť zrealizované bezprostredne po ukončení stavebných prác s rešpektovaním vhodného agrotechnického termínu. Skorou výsadbou sa zamedzí nástup inváznych druhov bylín a drevín.

Vplyv rekonštrukcie križovatky na biotu možno klasifikovať ako málo významný. Kumulatívne a synergické vplyvy sa neočakávajú.

Navrhovaná zmena nebude predstavovať zvýšené nároky na výrub drevín a zásah do biotopov.

Vplyvy na krajinu – štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz.

Stavba predstavuje súčasť rekonštrukcie existujúcej, dopravne nevyhovujúcej križovatky na diaľnici D1 a jej prepojenie so stavbou rýchlostnej cesty R7. Zmeny smerového a výškového vedenie trasy v tomto silne urbanizovanom prostredí nebudú mať významný vplyv na krajinnú scéneriu, resp. štruktúru krajiny. Rekonštrukcia križovatky nebude spojená s významnými terénnymi úpravami.

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku stavby a na začlenenie technického diela do krajiny budú patriť vegetačné úpravy. Zároveň prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v silne urbanizovanej krajine. Výber druhovej skladby stromov a krov sa bude orientovať na pôvodné typické druhy dotknutého územia. Z hľadiska estetického vnímania stavby obyvateľstvom je potrebné navrhnuť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení nového prvku v krajine, je rekultivácia poškodeného územia, ktorou sa vytvoria vhodné podmienky pre následnú revitalizáciu, t.j. obnovenie biotickej zložky krajiny, a to tak po stránke fyzickej, ako aj funkčnej.

Po ukončení stavebných prác sa vykonajú nové vegetačné úpravy v rámci stavebného objektu 041-00 Vegetačné úpravy MÚK Prievoz.

Projektová dokumentácia rieši návrh výsadby stromovej a kríkovej zelene na novovzniknutých plochách medzi jednotlivými vetvami križovatky Prievoz. Vegetačné úpravy budú mať polyfunkčný charakter s najdôležitejšími funkciami:

- protierózna ochrana svahov,
- dopravno-bezpečnostná funkcia – vegetačné úpravy musia prispieť k bezpečnosti prevádzky, alebo ju aspoň neznižovať,
- hygienická funkcia – tlmenie hluku, zachytávanie prachu, vytvorenie priaznivých mikroklimatických podmienok,
- estetická funkcia – estetické stvárnenie stavby, začlenenie technického diela do krajiny, maskovanie oporných a zárubných múrov popínavými a prevísajúcimi druhmi krov.

Vegetačné úpravy sa vykonajú v súlade s TP 04/2010 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách a TKP 25/2012 Vegetačné úpravy.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Ochrana prírody a krajiny

V širšom okolí stavby sa nenachádza žiadne chránené územie v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom tu platí 1. stupeň územnej ochrany a zmena navrhovanej činnosti na takéto územia a predmety ich ochrany nebude mať vplyv.

Natura 2000

Navrhovaná trasa nezasahuje do území zaradených do systému Natura 2000 a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od stavby križovatky. Najbližšie chránené vtáčie územie SKCHVU007 Dunajské luhy sa nachádza vo vzdialenosti cca 1 km od stavby.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability.

Križovatka Prievoz sa nachádza v zastavanom území mesta Bratislava mimo prvky územného systému ekologickej stability, pričom nebude mať na ne ani vplyv.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme.

Významný vplyv na urbány komplex sa nepredpokladá vzhľadom na to, že ide o rekonštrukciu existujúcej križovatky a navrhované zmeny sa nedotýkajú žiadnych aktivít v dotknutom území.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky neočakávame.

Vplyvy na archeologické a paleontologické náleziská.

V rámci DSP, v rámci prípravy stavby Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, bol spracovaný archeologický prieskum (PhDr. Kristián Elschek, CSc., 03/2016), na základe ktorého sa v mieste stavby zatiaľ archeologické nálezisko nezistilo. V prípade archeologického nálezu pri realizácii stavby, bude vykonaný záchranný archeologický výskum.

Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezu podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, v súlade s § 127 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

V prípade nálezu archeologických pamiatok bude potrebné vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Krajský pamiatkový úrad vydal záväzné stanovisko zo dňa 26. 7. 2016, v ktorom je určený postup v prípade archeologického nálezu (viz. Další odsek).

Stavebník je povinný v prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov, ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu Bratislava priamo alebo prostredníctvom obcí, v ktorých katastrálnych územiach k nálezu dôjde. Oznámenie o náleze je povinný urobiť nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonanie prác, pri ktorých došlo k nálezu, najneskôr na druhý pracovný deň po jeho nájdení.

Následne v rámci zemných prác bude potrebné:

- zabezpečiť skrývku vrchnej časti pôdy záujmového územia stavby za prítomnosti archeológa - osoby s osobitnou odbornou spôsobilosťou na vykonanie archeologického výskumu, a to najmenej jeden mesiac pred plánovaným začiatkom realizácie stavby,
- v harmonograme stavby vyčleniť časový priestor na realizáciu prípadného archeologického výskumu,
- požiadať o rozhodnutie o vykonaní záchranného archeologického výskumu Pamiatkový úrad SR.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Z hľadiska pozitívnych kumulatívnych vplyvov možno zdôrazniť nadväznosť rekonštrukcie križovatky Prievoz na výstavbu rýchlostnej cesty R7 Prievoz - Ketelec - Dunajská Lužná - Holice a súvisiacej stavby diaľnice D4 Jarovce - Ivanka Sever - Rača, ktorou dôjde k výraznému odľahčeniu súčasnej cestnej siete a riešeniu nepriaznivej dopravnej situácie na vstupe do Bratislavy.

V rámci realizácie súboru stavieb rekonštrukcie križovatky Prievoz a nadväzujúceho úseku rýchlostnej cesty R7 dôjde k zvýšeniu zaťaženia okolitého územia predovšetkým hlukom. Vplyvy hluku boli v rámci hlukovej štúdie posudzované kumulatívne. V DSP stavby R7 Bratislava Ketelec –

Bratislava Prievoz sú v rámci riešenia kumulatívnych vplyvov navrhnuté opatrenia vo forme výstavby protihlukových stien.

Kumulatívne boli posudzované aj účinky prevádzky križovatky Prievoz a súvisiacej cestnej siete.

Navrhované zmeny v jednotlivých objektoch stavby nepredstavujú významné negatívne vplyvy, ktoré by znamenali zhoršenie životného prostredia oproti vplyvom identifikovaným v pôvodnom riešení DSP, resp. v rámci zmeny č. 2. Vplyv navrhovaných zmien možno hodnotiť ako zanedbateľný a rovnako možno hodnotiť aj kumulatívny a synergický vplyv navrhovaných zmien.

Identifikácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti podľa objektovej skladby.

Oproti pôvodnej dokumentácii pre stavebné povolenie nastali v DSP zmeny týkajúce sa zmeny v mostných objektoch a v oporných múroch a to nasledovne:

- *obj. 201-00 Most na vetve A1 križovatky Prievoz* - Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a šírky nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí a zmenšenie počtu otvorov mosta. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby
- *obj. 202-00 Most na vetvách C2a a C2b križovatky Prievoz* - Zmena predstavuje zmenu tvaru a typu spodnej stavby a nosnej konštrukcie, zmenu rozpätí a zmenšenie počtu otvorov mosta, spolu s nahradením mostných polí RSS stenou. Zmeny oproti DSP boli spôsobené optimalizáciou výstavby
- *obj. 203-00 Úprava zemných telies krajných opôr existujúcich mostov* Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.
- *obj. 231-00 Oporný múr na vetve A1 v km 0.300 vpravo* - Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.
- *obj. 232-00 Oporný múr na vetve A1 v km 0.500 vľavo* - Zmena predstavuje zmenu konštrukcie oporného múru. Zmena si nevyžaduje dodatočné zábery.
- *obj. 401-00 Úprava zemných telies krajných opôr existujúcich mostov*

Variant 1 – Zmena predstavuje úpravu polohy kompenzátora K22 a vyvolanú zmenu rozsahu SO 203 a SO 501

Variant 2 – Zmena predstavuje novú polohu horúcovodu dĺžky cca 90m a úpravu existujúceho horúcovodu dĺžky cca 90m

Zmenu predstavuje aj spôsob zakladania pre mosty. Spôsob zakladania:

- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v mriežke, je doplnený o ďalšie spôsoby zakladania:
- plošné zakladanie s výmenou podlažia - kompaktné vibrované štrkové pilóty,
- plošné zakladanie s výmenou podlažia – štrkové vankúše,
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade.
- veľkopriemerové pilóty – rozmiestnené v rade, pričom pilóta prechádza priamo do piliera.
- mikropilóty a trysková injektáž

Jednotlivé spôsoby zakladania sú uvažované ako alternatívy pre jednotlivé mosty. Zakladanie konkrétneho objektu závisí na parametroch podlažia a statickom výpočte.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Zmeny v mostných objektoch nie sú v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami a ani s územiami európskej siete Natura 2000. Zmeny v mostných objektoch nepredstavujú významný vplyv, ktorý by ovplyvnil funkčnosť v trasách migračných koridorov, resp. by spôsobil významný vplyv na krajinu a ich scenériu. Zmeny v spôsobe zakladania mostných objektov nebudú mať negatívny vplyv na kvalitu a kvantitu podzemných a povrchových vôd. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou.

Územný plán Hlavného mesta SR Bratislavy, zmeny a doplnky 05 dáva do súladu plánovanú stavbu s ÚP BA, schválený bol mestským zastupiteľstvom Všeobecným záväzným nariadením hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, č. 10/2014, ktorým sa mení a dopĺňa všeobecné záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 4/2007, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení všeobecne záväzného nariadenia č. 12/2008, všeobecne záväzného nariadenia č. 17/2011 a všeobecne záväzného nariadenia č. 5/2014 z 24.10.2014 (účinnosť od 10. 11. 2014).

Význam očakávaných vplyvov

1. *pravdepodobnosť vplyvu* – popísané vplyvy majú vysokú pravdepodobnosť účinku
2. *rozsah vplyvu (napr. veľkosť dotknutej geografickej oblasti a veľkosť dotknutej populácie)* – vplyv bude pôsobiť podľa výpočtov hlukovej a emisnej štúdie s klesajúcou intenzitou od telesa komunikácie
3. *pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice* - zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.
4. *veľkosť a komplexnosť vplyvu* – vplyvy budú komplexné, nedá sa oddeliť vplyv hluku a emisií, nakoľko idú z jedného zdroja (dopravných prostriedkov)
5. *trvanie, frekvenciu a vratnosť vplyvu* – vplyvy sú nevratné (záber pôdy, bariérový efekt, trvalý hluk podľa intenzity prevádzky a ďalšie).

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

Na uvedenú stavbu je vydané právoplatné stavebné povolenie dňa 13.7.2017.

ZÁVER

Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných zmien :

- zmeny v mostných objektoch,
- zmeny v objektoch oporných múrov,

Správny orgán bol vedený úvahou, že diaľnica D1 a jej zmeny sú v danom úseku celospoločensky potrebné. Trasa je v súlade s ÚPN BSK a s ÚP obcí.

K zmene trasy neboli zaslané záporné stanoviská od pripomienkujúcich subjektov.

Pri posudzovaní zmeny neboli identifikované také závažné negatívne vplyvy, ktoré by znemožňovali realizáciu zmeny.

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 dorúčením 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. Dopravoprojekt, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava
2. Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, Ing. Arch. Karin Lexmann, Primaciálne nám., P.O.BOX. 192, 814 99 Bratislava I
3. Mestská časť Bratislava - Ružinov, Miestny úrad, Mierová 21, 827 05 Bratislava

Na vedomie

1. Krajský pamiatkový úrad, Leškova 17, 811 04 Bratislava
2. MDV SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
3. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
4. Železnice Slovenskej Republiky, Clemensova Klemensova 8, Bratislava 813 61 (pre objekt ŽSR Bajkalská 720/41, Bratislava)
5. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25
6. Krajské riaditeľstvo Hasičského a ZZ., Radlinského 6, 811 07 Bratislava
7. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
8. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
9. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
10. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
11. Okresný úrad, odbor katastrálny, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
12. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
13. MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
14. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a PK, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
15. Mesto Bratislava, mestský úrad, ref. špeciálneho stavebného úradu, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava
15. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie v sídle kraja, oddelenie ochrany vôd, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
16. Okresný úrad, odbor výstavby a bytovej politiky, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
17. MČ Bratislava – Ružinov, miestny úrad, špeciálny stavebný úrad, Mierová 21, 827 05 Bratislava