

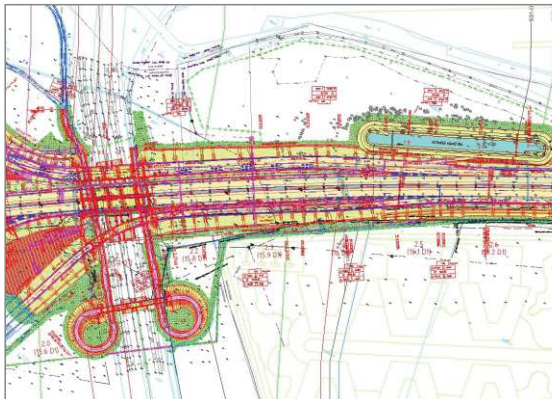
Navrhovateľ:



**NÁRODNÁ  
DIAĽNIČNÁ  
SPOLOČNOSŤ**

**Národná diaľničná spoločnosť, a.s.**

Dúbravská cesta 14  
841 04 Bratislava  
Slovenská republika



**”D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh,  
2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)”**

***Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti***

***November 2016***

Spracovateľ oznámenia o zmene  
navrhovanej činnosti:



**EKOJET, s.r.o.**  
**priemyselná a krajinná ekológia**

Staré Grunty 9A  
841 04 Bratislava  
Tel.:(+421 2) 45 69 05 68  
e-mail: info@ekojet.sk  
www.ekojet.sk

## **OBSAH**

<b>Úvod</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Údaje o navrhovateľovi</b> .....	<b>3</b>
<b>II. Názov zmeny navrhovanej činnosti</b> .....	<b>3</b>
<b>III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti</b> .....	<b>3</b>
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti .....	3
2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch .....	3
2.1. Zmena navrhovanej činnosti, stručný opis technického a technologického riešenia .....	5
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie .....	11
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov .....	12
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice .....	12
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí .....	12
6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území .....	13
6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria .....	25
6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia .....	27
6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia .....	34
<b>IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických</b> .....	<b>37</b>
1. Vplyvy na obyvateľstvo .....	37
2. Vplyvy na prírodné prostredie .....	39
3. Vplyvy na krajinu .....	43
4. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme .....	44
5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia .....	48
6. Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti .....	39
<b>V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie</b> .....	<b>51</b>
<b>VI. Prílohy</b> .....	<b>57</b>
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia .....	57
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe .....	57
3. Výpis z katastra nehnuteľností .....	57
4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti .....	57
<b>VII. Dátum spracovania</b> .....	<b>59</b>
<b>VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia</b> .....	<b>59</b>
<b>IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa</b> .....	<b>59</b>

**Zoznam príloh:.....60**

- Celková situácia - ortofotomapa (1:10 000); č. prílohy 1,
- Celková situácia - ortofotomapa (1:10 000); č. prílohy 2,
- Objektová skladba diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec,
- Popis zmien objektov stavby,
- Parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti,
- Dopravno-inžiniersky prieskum, Sprievodná správa (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016),
- CD príloha:  
Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016), vrátane mapových príloh - Celková situácia (1:10 000); č. prílohy 1 a 2.

## Úvod

Predmetom tohto oznámenia je posúdenie zmeny navrhovanej činnosti: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 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.

Navrhovaná zmena je situovaná na území Slovenskej republiky, na území Bratislavského kraja, v okrese Senec a v k.ú.: Bernolákovo, Malý Biel, Veľký Biel a Senec.

Diaľnica D1 bola definovaná uznesením vlády SR č. 523 z júna 2003 a je súčasťou základnej siete diaľnic a rýchlостných 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 – Sitia), E 58 (Vienna – Bratislava – Zvolen – Košice – Uzhgorod – pokračovanie až po Rostov na Done) a E 571 v smere Bratislava – Žilina – Košice.

Predmetná stavba diaľnice D1 je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska, s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR.

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 predmetnom 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, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016).

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 kríženia diaľnic D1 a D4.

## I. Údaje o navrhovateľovi

- 1. Názov:** Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
- 2. Identifikačné číslo:** 35 919 001
- 3. Sídlo:** Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
- 4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:**
- Ing. Juraj Valent  
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ  
Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14,  
Bratislava 841 04  
tel.: 02 / 5831 1111, e-mail: juraj.valent@ndsas.sk
- Ing. Ladislav Dudáš, PhD.  
podpredseda predstavenstva  
Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14,  
Bratislava 841 04  
tel.: 02 / 5831 1111, e-mail: ladislav.dudas@ndsas.sk
- 5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie:**
- Ing. Anna Holásková  
vedúca odboru prípravy diaľnic a rýchlostných ciest  
Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14,  
Bratislava 841 04  
tel.: 02 / 5831 1111, e-mail: anna.holaskova@ndsas.sk
- Ing. Tomáš Pollák  
vedúci oddelenia investičnej prípravy diaľnic  
Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14,  
Bratislava 841 04  
tel.: 02 / 5831 1111, e-mail: tomas.pollak@ndsas.sk
- Ing. Alexandra Dinková  
Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14,  
Bratislava 841 04  
tel.: 02 / 5831 1346, e-mail: alexandra.dinkova@ndsas.sk

## II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

„D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“

## III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

### 1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti je situovaná na území Bratislavského kraja, v okrese Senec, v katastrálnych územiach dotknutých obcí:

- k.ú. Bernolákovo,
- k.ú. Malý Biel,
- k.ú. Veľký Biel,
- k.ú. Senec.

Zmena navrhovanej činnosti sa umiestňuje do územia v poloheodkonca stavby MÚK Triblavina – Senec. Parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti v jednotlivých katastrálnych územiach dotknutých obcí sú uvedené v prílohách tohto oznámenia o zmene.

## 2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

### 2.1. Posudzovaný stav

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 (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.

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).

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, povolujuúcim 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 Ministerstvo životného prostredia 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 oplotenia. 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.

## **2.2. Zmena navrhovanej činnosti, stručný opis technického a technologického riešenia**

### 2.2.1. 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 križovátka (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 križovátky 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)“. Prvý stavebný úsek nie je predmetom tohto oznámenia o zmene, bude posudzovaný samostatne v rámci vlastného oznámenia o zmene.

### **II. úsek: km 5,378 – 16,000 (18,978 – 29,600 D1) – od MÚK Triblavina – KÚ**

Začiatok 2. úseku je v km 5,359 (18,959 D1). Staničenie začiatku je rôzne pre ľavý jazdný pás (LJP) a pravý jazdný pás (PJP). Pre LJP je to km 5,378 (15,975 D1) a pre PJP km 5,359 (18,959 D1). Koniec úseku je v km 16,000 (29,600 D1). Celková dĺžka riešeného úseku je 10,641 km.



### Rozsah stavby:

- začiatok rozšírenia diaľnice D1 je v km 5,359 (18,959 D1),
- koniec rozšírenia diaľnice D1 je v km 16,000 (29,600 D1),
- začiatok ľavostranného kolektora je v km 12,260 (25,860 D1) a koniec je v km 13,905 (27,505 D1),
- začiatok pravostranného kolektora je v km 12,092 (25,692 D1) a koniec je v km 13,893 (27,493 D1),
- diaľnica rozšírenie na 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 41/120	10.641000
Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-10) - vetva „PVL3“ 0.362953 - vetva „PVL4“ 0.366606	C 9.5/80	0.924900
Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-20) - vetva „PVP4“ 0.344944 - vetva „PVP5“ 0.322683	C 9.5/80	1.126859

### **Mosty:**

- nad diaľnicou D1: 4 ks, celkovej plochy 1.678,1 m<sup>2</sup>
- na diaľnici D1: 1 ks, celkovej plochy 263,6 m<sup>2</sup>
- rekonštrukcia: 3 ks, celkovej plochy 883,9 m<sup>2</sup>

### **Križovatky:**

- diaľničné križovatky:
- MÚK Senec

### **Protihlukové steny:**

- 6 ks PHS, celková dĺžka 6.082,8 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.

### 2.2.2. 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**

- II. úsek: km 5,378 – 16,000 (18,978 – 29,600 D1) – od MÚK Triblavina – KÚ

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 navrhutej 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 kríženia 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 kríženia 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 navrhutej križovatky Ivanka sever si taktiež vyžiadal 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 dopravnoinžinierskych údajov a potreby zachovania „Funkčnej úrovne“ diaľnice, vznikla potreba zväčšiť počet pruhov od križovatky Ivanka sever po križovatkou 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 pásmom. 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.

V priestore križovatky Senec prišlo taktiež k úprave dĺžky kolektorov, ktoré v tomto návrhu slúžia len pre zabezpečenie priepletu a sú fyzicky oddelené od priebežných pásov diaľnice. Smerové a výškové vedenia kolektorov bolo optimalizované s rešpektovaním vybudovanej „Nulte etapy križovatky Senec“.

Z dôvodu zmeny koncepcie jazdných pruhov a možnosti výstavby križovatky Senec ako aj z dôvodu výhľadového rozšírenia cesty II/503 stavu prišlo k novému riešeniu úpravy cesty II/503 (SO 123-00) a mostného objektu SO 211-00. Prišlo k zmene návrhovej kategórie cesty II/503 z C9,5/60 na C22,5/80. Vzhľadom na túto zmenu a možnosti organizácie dopravy počas výstavby bude most budovaný ako dva samostatné mosty, vzdialené od seba tak aby bolo možné vybudovať nový počas prevádzky pôvodného, ten následne zdemolovať a postaviť druhý nový na mieste starého. K vzájomnej vzdialenosti mostov je prispôsobené šírkové usporiadanie cesty SO 123-00.

V priestore križovatky a za križovatkou Senec prišlo taktiež k úprave rozsahu zárubných múrov SO 255-10 a 255-20. Zárubné múry v DÚR navrhnuté ako pilótové steny sú teraz navrhnuté ako klincovaný svah s lavičkami a gabiónovou pohľadovou časťou.

Na konci trasy prišlo k demolácii malého odpočívadla Senec a v tomto mieste bude vybudovaná časť retenčných nádrží slúžiaca k odvodneniu diaľnice (SO 501-01).

Ukončenie stavby a napojenie na konci úseku na plánovanú prestavbu križovatky Blatné bude realizované formou zmeny vonkajšieho jazdného pruhu na odbočovací a zaraďovací pruh križovatky Blatné. Toto riešenie si vyžiada zmenu a prispôsobenie dĺžky zaraďovacieho a odbočovacieho pruhu križovatky Blatné v stavbe MÚK Blatné.

### **Zmena stavebných objektov**

#### **SO 101-00**

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

#### **SO 103-10**

- zmena kategórie kolektora na vetvu jednosmernú dvojpruhovú s  $v_n=80\text{km/h}$ , podľa DÚR bola kategória C 9,5/80,
- zmena rozsahu návrhu kolektora. Ľavý kolektorový pás je navrhnutý len v úseku km 12,620 – 13,540 D1; podľa DÚR bol navrhovaný v celom úseku súbehu s D1 od Bratislavy až po Trnavu,
- spresnenie smerového vedenia kolektora v úseku km 12,620 – 13,540 D1 odsunutím osi kolektora ďalej od diaľnice. Je to z dôvodu zmeny mosta na c. II/503. V DÚR bol navrhnutý mostný objekt v inej polohe, ktorému bol prispôsobený aj kolektor,

- spresnenie výškového vedenia kolektoru tak, aby bol čo najviac rovnobežný s výškovým vedením diaľnice D1,
- zmena polohy prepájacích vetiev. Vzhľadom na skutočnosť, že sa kolektory navrhujú len pre potreby križovatky Senec, boli prepájacie vetvy z diaľnice na kolektor posunuté bližšie ku križovatke Senec,
- Prepájacia vetva PVL3 sa pripája na diaľnicu v km 12,259 95 D1, podľa DÚR sa pripájala v km 11,874 00 D1, t.j. posun pripojenia o cca. 386 m,
- Prepájacia vetva PVL4 sa pripája na diaľnicu v km 13,905 06 D1, podľa DÚR sa pripájala v km 14,495 00 D1, t.j. posun pripojenia o cca. 590 m,
- Zmena odvodnenia kolektorov: Odvodnenie vozovky a telesa cesty je zabezpečené do cestných priekop, ktoré sú zaústené do retenčných jazierok. Všetky zrážkové vody z úseky križovatky Senec sú odvedené do jazierok navrhovaných pred a za križovatkou Senec (v km 12,1 a 15,0). V okách križovatky Senec nie sú navrhnuté jazierka. Všetky priekopy v zárezoch a v deliacom páse medzi diaľnicou a kolektormi sú spevnené. Podľa DÚR bolo odvodnenie vozovky v úseku križovatky Senec riešené priekopami, ktorých súčasťou boli vsakovacie drény. Priekopy boli zachytávané do vsakovaco – odparovacích jazierok umiestnených v okách križovatky Senec (km 13,2 D1 vľavo).

### SO 103-20

- zmena kategórie kolektora na vetvu jednosmernú dvojpruhovú s  $v_n=80\text{km/h}$ , podľa DÚR bola kategória C 9,5/80,
- zmena rozsahu návrhu kolektora,
- Pravý kolektorový pás je navrhnutý len v úseku km 12,440 – 13,570 D1; podľa DÚR bol navrhovaný v celom úseku súbehu s D1 od Bratislavy až po Trnavu,
- V dotknutom území bola v roku 2015 zrealizovaná a sprevádzkovaná stavba “*Diaľnica D1 Bratislava – Senec, križovatka Senec, 0. etapa*”. Kolektor vybudovaný v uvedenej stavbe je v úseku km 12,074 – 12,400 PK rešpektovaný a zachovaný,
- spresnenie smerového vedenia kolektora v úseku km 12,400 – 13,540 D1 odsunutím osi kolektora ďalej od diaľnice. Je to z dôvodu zmeny mosta na c. II/503. Zároveň však bolo nutné dodržať smerové vedenie časti kolektora v km 12,074 – 12,400 PK postaveného v rámci stavby “*Diaľnica D1 Bratislava – Senec, križovatka Senec, 0. etapa*”,
- V DÚR bol navrhnutý mostný objekt v inej polohe, ktorému sa prispôboval aj kolektor,
- spresnenie výškového vedenia kolektoru tak, aby bol čo najviac rovnobežný s výškovým vedením diaľnice D1, zároveň však bolo nutné dodržať výškové vedenie časti kolektora postaveného v rámci stavby “*Diaľnica D1 Bratislava – Senec, križovatka Senec, 0. etapa*”,
- zmena polohy prepájacích vetiev. Vzhľadom na skutočnosť, že kolektory sa navrhujú len pre potreby križovatky Senec, boli prepájacie vetvy z diaľnice na kolektor posunuté bližšie ku križovatke Senec,
- Prepájacia vetva PVP4 sa pripája na diaľnicu v km 12,091 78 D1, podľa DÚR sa pripájala v km 11,794 00 D1, t.j. posun pripojenia o cca. 298 m,
- Prepájacia vetva PVP5 sa pripája na diaľnicu v km 13,893 42 D1, podľa DÚR sa pripájala v km 14,360 00 D1, t.j. posun pripojenia o cca. 467 m,
- zmena odvodnenia kolektorov: Odvodnenie vozovky a telesa cesty je zabezpečené do cestných priekop, ktoré sú zaústené do retenčných jazierok. Všetky zrážkové vody z úseky križovatky Senec sú odvedené do jazierok navrhovaných pred a za križovatkou Senec (v km 11,9 a 15,0). V okách križovatky Senec nie sú navrhnuté jazierka. Všetky priekopy v zárezoch a v deliacom páse medzi diaľnicou a kolektormi sú spevnené. Podľa DÚR bolo odvodnenie vozovky v úseku križovatky Senec riešené priekopami, ktorých súčasťou boli vsakovacie drény. Priekopy boli zachytávané do vsakovaco – odparovacích jazierok umiestnených v okách križovatky Senec (km 13,3 D1 vpravo).

### SO 109-00

- zmena napojenia vetiev križovatky na kolektory, v DSP sa osi vetiev križovatky napájajú na osi kolektorov, t.z. kolektory budú v mieste križovatky dvojpruhové jednosmerné. Podľa DÚR bolo napojenie osí vetiev križovatky na vonkajšiu hranu vodiaceho prúžku kolektorov, t.z. kolektory boli v miestach pripojovacích pruhov trojpruhové jednosmerné,
- spresnenie smerového vedenia kolektora prisunutím osi kolektora bližšie k diaľnici,
- zmena konštrukcie vozovky,
- Tým sa zmenilo aj trasovanie jednotlivých vetiev križovatky. Ďalšia zmena nastala v napojení vetiev križovatky na kolektory. V DÚR boli vetvy SC2 a SC7 napojené samostatným vyradovacím resp. pripájacím pruhom, pričom v DSP sa pruhy vetiev križovatky napájajú priamo. Osi vetiev križovatky sú napojené na osi kolektora, resp. pravý pruh kolektora priamo prechádza do pruhu križovatky.

### SO 123-00

- zmena kategórie cesty na C22,5/80, podľa DÚR bola kategória C 9,5/60, pričom takmer celá úprava bola navrhnutá ako dvojpruhová komunikácia so spevnenou krajnicou šírky 4,00 m,
- zmena mosta SO211-00 – v DÚR bol objekt projektovaný ako jeden most nad diaľnicou D1 (SO211-00) a ďalšie dva mosty nad kolektormi (SO211-10 a SO211-20). V DSP je most projektovaný ako jeden objekt, pričom most je smerovo rozdelený (dva samostatné súbežné mosty), pričom aj cesta II/503 sa v nadväznosti na mosty smerovo rozdeľuje, vzhľadom na rozšírenie diaľnice SO 101-00 na 8-pruh,
- zmena konštrukcie vozovky.

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, t.j. 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 príhlé 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.**

V prílohe sa nachádza popis zmien stavby od etapy EIA až po predloženú dokumentáciu pre stavebné povolenie v tomto oznámení.

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

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 – Sitia), 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 (pripájacích) pruhov, alebo cez súbežné kolektorové pásy na ktorých je realizovaný prieplet dopravných prúdov. Kolektorové pásy sú na diaľnicu napojené prepojujúcimi 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 predpokladane 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.

## 4. 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).*

## 5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Počas výstavby, ani v rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku sa vplyvy presahujúce štátne hranice SR nepredpokladajú.

## 6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Z hľadiska administratívneho členenia SR patrí zmena navrhovanej činnosti do Bratislavského kraja, okresu Senec a zasahuje do katastrálnych území obcí: k.ú.: Bernolákovo, Malý Biel, Veľký Biel a Senec.

**Riešené územie zmeny** – predstavuje samotné teleso s pridruženými stavbenými objektmi diaľnice D1 v samostatnom stavebnom úseku medzi koncom stavby MÚK Triblavina v km 5,359 (18,959 D1) po km 16,000 (29,600 D1).

**Hodnotené územie zmeny**- predstavuje koridor so šírkou 400 m na obidve strany od okraja telesa diaľnice D1 v predmetnom úseku Bratislava – Senec.

### 6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

#### **Geomorfologické pomery**

Hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti patrí podľa geomorfologického členenia (In: Atlas krajiny SR, 2002) do Alpsko – himalájskej sústavy, podsústava – Panónska panva, do provincie Západnej panónskej panvy, subprovincie Malá Dunajská kotlina, do oblasti Podunajskej nížiny a do celkov:

- Podunajská rovina, do oddielu Úľanská mokraď (km D1 cca 18,90-20,80),
- Podunajská pahorkatina, do oddielu Trnavská pahorkatina (km D1 cca 20,80-30,00).

Počiatočný úsek zmeny navrhovanej činnosti prechádza Podunajskou rovinou. Podunajskú rovinu môžeme rozčleniť na dva ťažko rozlíšiteľné morfológické celky: náplavový kužel Dunaja a Bratislava-Bernolákovská terasa. Od oblasti Triblaviny je reliéf o niečo vyšší s výskytom úvalín a zahĺbených alúvií a pokračuje mierne zvlnenými svahmi. Od km cca 20,80 prechádza do reliéfu Podunajskej pahorkatiny, ktorý je rozčlenený eróziou potokov, periglaciálnymi procesmi a pleistocénnou tektonikou. Celkove má charakter zvlnenej roviny s ojedinelými strmšími terénnymi stupňami po okrajoch menších údolí miestnych potokov.

Zmena navrhovanej činnosti je vedená územím prevažne fluvialným reliéfom s nepatrným uplatnením litológie. Konkrétne ide o fluvialnu rovinu a mladé poklesávajúce morfoštruktúry s agradáciou.

V hodnotenom území zmeny sa nevyskytujú svahové deformácie. Terén hodnoteného územia zmeny je prevažne rovinatý, s nepatrnou vertikálnou členitosťou. Relatívne výškové rozdiely nie sú väčšie ako 0,5 - 1,5 m, ojedinele dosahujú okolo 3 m.

#### **Geologické pomery**

Na geologickej stavbe hodnoteného územia zmeny navrhovanej činnosti sa podieľajú horniny neogénu a kvartéru (podľa GEOFOS, s.r.o., Žilina, Záverečná správa, 12/2015):

#### **Kvartér**

Povrch územia je pokrytý takmer súvislou vrstvou kvartérnych zemín prevažne polygenetickej, prolúviálnej a fluvialnej genézy. Kvartérny pokryv sa tvoria prevažne polygenetické sprašoidné sedimenty. V zníženinách, úvalinách, v miestach potokov a riek tvoria kvartérny pokryv fluvialne sedimenty zastúpené vrstvou jemnozrnných zemín aluviálnych nív, ktoré tvoria pokryv piesčitoštrkovému súvrstviu novej akumulácie riek a potokov. V mnohých nivách potokov je sformovaný



horizont pochovanej nivnej pôdy. Fluviálne sedimenty v úvalinách prechádzajú až do deluviálno-fluviálnych splachov.

V záujmovom území sa vyskytujú aj antropogénne sedimenty, ktoré pozostávajú z materiálov cestných násypov miestnych komunikácií, obsypov inžinierskych sietí, príp. komunálneho odpadu.

### Neogén

Neogén je tvorený prevažne sedimentmi molasovej formácie, zastúpené rôznym faciálnym vývojom so značne nekludnou morskou sedimentáciou. Reprezentujú ho základné vývoje ako uhoľná séria (spodný a stredný panón) miocénnych sivozelených, zelených, modrozelených ílov, piesčitých ílov, pieskov, uhoľných ílov charakteristická výskytom uhoľných ílov, slojky lignitu, polohy pieskov a jemných štrkov. A ako modrá a pestrá séria (vrchný panón) charakteristická výskytom svetlosivých, svetlozelenkastosivých pestrých ílov, hrdzavoškrvnitých, striedajúcich sa s polohami pieskov a s ojedinelými vrstvami štrkov.

Z pohľadu inžiniersko-geologickej klasifikácie (IG Mapa SSR, GS SR, 1988) patrí prevažná časť hodnoteného územia zmeny do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin, oblasti 74 – Podunajská nížina, rajónu L – rajón polygenetických sprašových sedimentov (prevláda ako kvartérny pokryv prevažne v hlbokom záreze pri Senci), rajónu D – rajón deluviálnych sedimentov (reprezentujú svahové sedimenty na svahoch údolí, pri úpätí svahov a v depresiách, sem patria aj deluviófluviálne sedimenty), rajónu F – rajón údolných riečnych náplavov (je vyvinutý v údoliach riek a potokov), rajónu Nk – rajón striedajúcich sa súdržných a nesúdržných sedimentov, kde sa vyskytujú okrem ílov aj piesky a štrky, rajón Ni – rajón jemnozrnných sedimentov, v ktorom dominujú prevažne íly, rajón Si – rajón ílovcovo-prachovcových hornín – rajón Si, kde sa vyskytujú ílovce v rôznych fázach zvetrávania a rajón Sz – rajón pieskovcovo-zlepencových hornín s výskytom pieskovcových polôh.

### Radón

Podľa prognózy radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) prevláda v hodnotenom území zmeny nízke radónové riziko nad stredným radónovým rizikom.

### **Geodynamické javy, ložiská nerastných surovín**

V hodnotenom území zmeny možno identifikovať viacero geodynamických javov rôzneho rozsahu a s rôznou intenzitou prejavu. Ide predovšetkým o seizmicitu predmetného územia. Z hľadiska seizmicity je hodnotené územie zmeny sledované územie súčasťou seizmicky aktívneho západoslovenského bloku. V zmysle STN 73 0036 leží hodnotené územie zmeny v pásme so seizmickou intenzitou 6-7° MSK. Nachádza sa v zdrojovej zóne s referenčným špičkovým seizmickým zrýchlením  $agR = 0,63 \text{ m/s}^2$ . Typ geologického podložia je podľa EC8 možné zaradiť do kategórie D.

V hodnotenom území zmeny neboli identifikované zosuvné územia, erózne plochy, svahové deformácie typu zosúvania a pod.

### Nerastné suroviny

V trase zmeny navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

V hodnotenom území zmeny sú nerastné suroviny zastúpené surovinami vo forme tehliarskych surovín. Ide o nasledovné ložisko:

- Senec - Martinský les - (ložisko nevyhradeného nerastu so zastavenou ťažbou). Uvedené ložisko sa nachádza v k.ú. Senec cca 390 m severne od úseku 14,30 km zmeny navrhovanej činnosti.

### **Pôdne pomery**

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti sú zastúpené nasledujúce typy pôd:

- a) *Černozele karbonátové* - v rámci hodnoteného územia zmeny sú najrozšírenejšou skupinou pôd na poľnohospodárskych plochách. Ide prevažne o hlboké, stredne ťažké pôdy s humusovým horizontom s hrúbkou 30 – 45 cm. Sú väčšinou hlinité až hlinito - piesočnaté.
- b) *Fluvizeme glejové* - vyskytujú sa v recentných nivách s vysokou hladinou podzemnej vody, často s periodickými záplavami. V hodnotenom území zmeny sa jedná o plochy v depresných polohách nív vodných tokov.
- c) *Fluvizeme typické karbonátové* - stredne ťažké pôdy zastúpené pozdĺž miestnych potokov, kanálov, bývalých ramien Dunaja. Zrnitostne sú v území hlinité až piesočnato – hlinité.
- d) *Antropické pôdy* - sú skupinou pôd s prevládajúcim pôdotvorným procesom antropickým (pôdy záhrad, pôdy na umelých substrátoch, napr. navážky v sídlach a na rekultivovaných plochách, násypy ciest, železníc, zastavané plochy a pod.).

### **Klimatické pomery**

Podľa klimatického členenia Slovenska (Lapin, M., Faško, P., Melo, M., Šťastný, P., Tomlain, J., In: Atlas krajiny SR, 2002), patrí hodnotené územie zmeny do teplej klimatickej oblasti, okrskov T2 - teplý, suchý, s miernou zimou (január > - 3°C, Iz = - 20 až - 40, Iz – Končekov index zavlaženia, ročný úhrn zrážok: 600 – 800 mm).

### Zrážky

Priemer mesačných (ročných) úhrnov zrážok z meteorologickej stanice Letisko M. R. Štefánika je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) úhrny zrážok v mm (r. 2010 – 2014)

Letisko M. R. Štefánika	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
2010	60,8	16,9	9,9	78,6	139,9	62,3	92,3	139,1	83,4	25,4	48,2	38,1	794,9
2011	25,0	11,3	36,1	51,2	36,1	127,8	83,0	42,5	13,4	30,6	0,0	19,1	476,1
2012	77,1	34,5	8,8	18,2	92,5	36,6	85,9	30,9	25,3	79,6	28,4	49,5	567,3
2013	73,9	77,4	67,7	13,7	62,8	85,4	19,9	125,3	74,4	18,0	54,4	19,7	692,6
2014	12,3	34,3	13,1	58,0	67,7	39,7	125,1	118,2	154,8	37,0	36,0	49,4	745,6

(Zdroj: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2011 – 2015)

Ročný chod vyjadruje podmienky zavlaženia v rôznych obdobiach roka. Z dlhodobého hľadiska spadne najviac zrážok v období od mája do augusta, najmenej počas zimných mesiacov od novembra po február. V roku 2014 priemerný ročný úhrn zrážok v hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti a jeho okolí dosahoval 745,6 mm.

### Teploty

Priemer mesačných (ročných) teplôt vzduchu z meteorologickej stanice Letisko M. R. Štefánika je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu v °C (2010 – 2014)

Letisko M. R. Štefánika	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
2010	-2,6	0,5	6,0	11,1	15,3	19,7	23,2	19,9	14,5	8,1	7,4	-2,4	10,0
2011	0,1	-0,2	6,7	13,4	16,4	20,4	19,9	21,4	18,5	10,4	2,9	3,2	11,1
2012	2,1	-1,9	8,6	11,6	17,3	21,3	22,8	22,5	17,7	10,6	7,0	-0,7	11,6
2013	-0,2	1,5	3,1	12,2	15,5	19,3	23,6	22,1	15,2	11,6	6,6	2,8	11,1
2014	2,4	4,0	9,6	12,7	15,3	20,3	22,1	19,1	16,5	12,2	7,7	3,4	12,1

(Zdroj: Štatistická ročenka hlavného mesta SR Bratislavy 2011 – 2015)

Ročný chod teploty vzduchu vyjadrený pomocou priemerných mesačných teplôt ukazuje, že najchladnejším mesiacom je z dlhodobého hľadiska január a najteplejším júl. Ročná amplitúda mesačných teplôt sa oproti dlhodobému priemeru za posledných 5 rokov zvýšila v priemere o 1,5 °C. Priemerná ročná teplota v roku 2014 bola 12,1 °C.

### Veternosť

Veterné pomery sú dôležitou klimatickou charakteristikou, ktorá ovplyvňuje priebeh meteorologických prvkov, napríklad teplotu vzduchu, výpar, snehovú pokrývku, výskyt hmiel a iné.

Charakteristiky veternosti a iných klimatických charakteristík za rok 2014 (Štatistická ročenka hl. mesta SR Bratislavy, ŠÚ SR Bratislava, 2015):

- počet dní v roku so silným vetrom ( $\geq$  ako  $10,8 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ ) ..... 23 dní,
- početnosť prevládajúceho smeru vetra (SZ) ..... 21,7 %,
- relatívna vlhkosť vzduchu ..... 74 %,
- priemerný ročný počet jasných / zamračených dní v roku ..... 26 / 129 dní.

### **Hydrologické pomery**

#### Povrchové vody, vodné plochy

Hodnotenú územie zmeny hydrologicky patrí do povodia Váhu a Malého Dunaja a je odvodňované vodnými tokmi Čierna voda, Stoličný potok a Šúrsky kanál, priepustmi a bezmennými odvodňovacími kanálmi. V minulosti sa rozlievali a vytvárali mokradňové oblasti, preto boli v oblasti vybudované viaceré odvodňovacie kanále. Spomínané vodné toky patria medzi vodohospodársky významné toky, avšak žiaden z nich nie je klasifikovaný ako vodárenský tok.

Z hľadiska typu režimu odtoku patrí hodnotené územie zmeny a jeho širšie okolie do vrchovinovo – nížinnej oblasti s dažďovo – snehovým typom režimu odtoku (In: Atlas krajiny SR, 2002).

V hodnotenom území zmeny nie sú žiadne inundačné územia. Významnejšie vodné toky majú ochranné hrádze, aby sa zamedzilo ich rozlietaniu pri zvýšenom vodnom stave. Pri výraznom zvýšení prietokov môže dôjsť k preliatiu hrádzí, potom dôjde k zaplaveniu priľahlých poľnohospodársky využívaných polí.

Trasa zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku bude v súčasnom koridore diaľnice D1 prechádzať mostným objektom len ponad bezmenný odvodňovací kanál. V širšom okolí sa najbližšie nachádzajú vodný tok Šúrsky kanál a Čierna voda. Hydrologické údaje / vodný režim dotknutých tokov sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Prietoky vodného toku Šúrsky kanál a Čierna voda a ich priemerné mesačné a extrémne hodnoty z roku 2014

Stanica: <b>Svätý Jur</b>		Tok: <b>Šúrsky kanál</b>		Staničenie: <b>10,90 km</b>				Plocha: <b>106,10 km<sup>2</sup></b>					
Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Rok
$Q_m$ (m <sup>3</sup> .s <sup>-1</sup> )	0,412	0,977	0,755	0,574	1,005	0,795	0,786	0,421	1,656	0,304	0,391	1,823	0,823
$Q_{max2014}$ :	9,938 deň/mes/hod: 12/09/10					$Q_{min2014}$		0,164 deň/mes: 29/08					
$Q_{max1968-2013}$ :	29,27008/07/10-1997					$Q_{min1968-2013}$		0,03011/07 - 1968					

Stanica: <b>Bernolákovo</b>		Tok: <b>Čierna voda</b>		Staničenie: <b>43,30 km</b>				Plocha: <b>72,18 km<sup>2</sup></b>					
Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Rok
$Q_m$ (m <sup>3</sup> .s <sup>-1</sup> )	0,289	0,326	0,216	0,174	0,158	0,038	0,051	0,077	0,355	0,135	0,378	0,547	0,228
$Q_{max2014}$ :	1,866 deň/mes/hod: 15/09/00					$Q_{min2014}$		0,014 deň/mes: 13/06					
$Q_{max1961-2013}$ :	9,390 20/12/02-1966					$Q_{min1961-2013}$		0,000 07/08 - 1962					

(Zdroj: Hydrologická ročenka povrchové vody, SHMÚ, 2015)

Samotná zmena navrhovanej činnosti si nevyžiada úpravu vodných tokov oproti DÚR, DSZ. Na predmetnej stavbe dôjde k úprave bezmenného potoka v km 8.752 ľavého kolektorového pásu a odvodňovacieho kanála v km 11.728 (25.328 D1) diaľnice D1 Bratislava – Senec.

Z vodných plôch sa na ploche riešeného územia zmeny nenachádzajú žiadne prirodzené ani umelé vodné plochy. Zmena navrhovanej činnosti nezasahuje priamo do vodných plôch v území. V širšom okolí hodnoteného územia zmeny sú významným prvkom z hľadiska povrchových vôd prevažne antropogénne (ťažbou štrkopieskov) vytvorené vodné plochy, ktoré sú v súčasnosti využívané pre rekreačné účely. Najbližšie k navrhovanej trase sa nachádzajú Senecké jazerá.

### Podzemné vody

Hodnotenú územie zmeny a jeho bližšie okolie patrí do hydrogeologického regiónu: 52 – kvartér juhozápadného okraja Podunajskej roviny s typickou medzizrnovou priepustnosťou.

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie patrí hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti do nasledujúcich rajónov:

- Q 052(subrajón DN00 s využiteľným množstvom podzemných vôd viac ako 9,99 l. s<sup>-1</sup>. km<sup>-2</sup>), subrajón VH00 0,50 – 0,99 l. s<sup>-1</sup>. km<sup>-2</sup>).

Hydrogeologické pomery hodnoteného územia zmeny sú podmienené geologickou stavbou, litologickým charakterom hornín a stupňom ich zvetrania, morfológiou reliéfu a klimatickými pomermi.

Hlavným kolektorom podzemnej vody v hodnotenom území zmeny je komplex kvartérnych sedimentov, ktoré sú zastúpené náplavmi vodných tokov charakteru náplavových hĺn a ílov, pieskov a piesčitých štrkov so striedaním priepustnejších a menej priepustných vrstiev s pokryvom sprašoidných sedimentov, ich splachov a svahových hĺn. Fluviálne štrky sú trvalo zvodnené so súvislou hladinou podzemnej vody a väčšinou komunikujú s vodami vo vodných tokoch. Hladina podzemnej vody sa v trase zmeny navrhovanej činnosti v zmysle záverečnej správy inžiniersko – geologického prieskumu (GEOFOS, s.r.o., Žilina, Záverečná správa, 12/2015) nachádza v úrovni cca 122–145 m n.m. Počas prieskumných prác (december 2014 – február 2015, september a október 2015, tzn. necelý hydrogeologický rok) úroveň hladiny v sledovaných objektoch kolísala, maximálna zmena hladiny činila 267 cm (pokles). Všeobecne bola hladina najnižšia v jesenných mesiacoch a najvyššia vo februári.

Hydrologickým izolátorom podzemnej vody v hodnotenom území zmeny sú horniny neogénneho súvrstvia zastúpené prevažne ílovitými sedimentmi, s priepustnými často nesúvislými polohami pieskov a ojedinele štrkov, ktoré umožňujú vznik podzemných vôd aj s napätou hladinou. Ojedinele sa vyskytujú polohy pieskovca, vo väčších hĺbkach sa objavujú aj celkom rozložené polohy ílovcov.

Na základe fyzikálno-chemických analýz je podzemná voda v hodnotenom území zmeny hodnotená ako stredne až vysoko mineralizovaná (507–2240 mg.l<sup>-1</sup>). Podzemné vody sú podľa Gazdovej klasifikácie prevažne typu Ca-Mg-HCO<sub>3</sub>, ojedinele typu Ca-Mg-SO<sub>4</sub>, Na-Ca-HCO<sub>3</sub>-Cl a Ca-Cl. Reakcia vody je slabo alkalická (pH v rozmedzí 7,14–8,19). Podľa celkovej tvrdosti je voda hodnotená ako veľmi tvrdá (5,32–24,40 mmol.l<sup>-1</sup>). V podzemných vodách bolo analyzované sekundárne znečistenie – zvýšené hodnoty chloridov, dusitanov, dusičnanov a amónnych iónov.

### Pramene a pramenné oblasti

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti (priamo v trase navrhovanej zmeny) sa nenachádzajú pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva.

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti sú evidované vodné zdroje ako vŕtané studne, ktoré slúžia na zásobovanie výrobných (prípadne i bytových) objektov. Druhú skupinu tvoria úzkoprofilové zarážané vrty. Studne sú stredné výdatnosti a slúži ako zdroj pitnej a úžitkovej vody pre zásobovanie objektov určených na výrobu, bývanie, rekreáciu alebo zalievanie pozemkov.

### Termálne a minerálne pramene

Trasa zmeny navrhovanej činnosti neprechádza priamo cez využívané termálne a minerálne pramene v území a taktiež trasa navrhovanej zmeny nepretínadokladované zdroje geotermálnych vôd nachádzajúcich sa v jej širšom okolí.

V širšom okolí zmeny navrhovanej činnosti na lokalite Chorvátsky Grob západne od intravilánu obce (1,8 km od osi diaľnice D1) sa nachádza výskumný geotermálny vrt FGB-1 hlboký 1231 m a FGB-1A hlboký 500 m. Z vrtu FGB-1 je podľa výsledkov výskumu možné odoberať termálnu vodu v množstve 1,9 l.s<sup>-1</sup> pri znížení hladiny z pôvodnej 1,6 m nad terénom na úroveň terénu. Maximálny povolený odber vody bol stanovený na 3,7 l.s<sup>-1</sup>. Teplota vody dosahovala 47,5 °C. Z vrtu FGB-1A bol povolený maximálny odber 9,5 l. s<sup>-1</sup> pri znížení hladiny 9,0 m. Teplota vody je 24 °C. Termálne vody sú Na-Cl-HCO<sub>3</sub>chemického typu, s mineralizáciou do cca 1,9 g.l<sup>-1</sup> a obsahom biogénnych prvkov J = 0,45 mg.l<sup>-1</sup> a Br = 3,0 mg.l<sup>-1</sup>.

### Vodohospodársky chránené územia, PHO a vodné zdroje

Trasa navrhovanej zmeny neprechádza cez žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani cez pásma hygienickej ochrany podzemných vodných zdrojov. V širšom okolí zmeny navrhovanej činnosti sa nachádza PHO Senec–Boldog a Bermolákovo.

### Hydromeliorácie

V rámci DSP sa uvažuje s úpravou hydromeliorácií v km 11,099 (24,699 D1) a v km 15,295-15,724 (28.895 – 29,324 D1) diaľnice D1 v predmetnom úseku Bratislava – Senec.

### **Fauna, flóra, vegetácia**

#### **Fytogeografické členenie**

Podľa členenia Slovenska na fytogeograficko-vegetačné oblasti (In: Atlas krajiny SR, 2002) patrí hodnotené územie zmeny do dubovej zóny, nížinnej podzóny, rovinnej oblasti, do nemokrad'ového okresu, lužného podokresu.

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu (Michalko, J., Geobotanická mapa, 1987) tvoria v hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti nasledujúce jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie: U - Lužné lesy nížinné (zväz *Alno-Ulmio*-slt: *Querceto-Fraxinetum*), Sx – lužné lesy vrbovo – topoľové (zväz *Salicion albae* (Oberd. 1933) Th. Muller et Górs 1958, *Salicion triandrae* Th. Muller et Górs 1958), Cr – dubovo – hrabové lesy panónske, AQ – dubové xerotermofilné lesy ponticko – panónske a Qc – dubovo – cerové lesy.

#### Plocha hodnoteného územia zmeny navrhovanej činnosti

Súčasný charakter vegetácie hodnoteného územia zmeny je výsledkom flórogenetických pomerov a výrazných dlhodobých a extenzívnych antropogénnych zásahov, najmä však spôsobom a charakterom využívania krajiny. Súčasný stav rastlinstva v hodnotenom území zmeny oproti minulosti je pozmenený, nakoľko pôvodná vegetácia bola odstránená (napr. reguláciou tokov, premenou na poľnohospodárske pôdy, výstavbou objektov a prvkov technickej infraštruktúry) a nahradená sekundárnymi spoločenstvami (záhrady, sprievodná zeleň komunikácií, atď.).

Reálnu vegetáciu v hodnotenom území zmeny tvoria nasledujúce prvky vegetácie:

- poľnohospodárske plodiny / orná pôda – v hodnotenom území zmeny tvorí podstatný podiel z rozlohy poľnohospodárskej pôdy (veľkoplošné/maloplošné oráčky), plochy záhrad a pod.,
- nelesná drevinová vegetácia - zahŕňa dreviny rastúce na násypových a zárezových svahoch pozdĺž diaľnice D1 (cestná zeleň, dreviny vysádzané v rámci vegetačných úprav), brehové porasty tokov, dreviny rastúce pozdĺž odvodňovacích kanálov, na poľnohospodárskej pôde. Druhové zastúpenie dokladuje Dendrologický prieskum, inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín pre 2. úsek stavby D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6 - pruh (EKOJET, s.r.o., 2016).
- ruđerálna vegetácia – ide o vegetáciu na neupravených a nevyužívaných plochách s výrazným zastúpením synantropných druhov, napr. v blízkosti dopravných koridorov, násypoch, v blízkosti poľnohospodárskych dvorov a pod.,
- trvalé trávnaté porasty – v hodnotenom území zmeny a jeho okolí tvoria nižší podiel z rozlohy poľnohospodárskej pôdy územia. Vyskytujú sa najmä v nivách vodných tokov.
- lesné porasty – v hodnotenom území a jeho blízkom okolí ide najmä o plochy „tvrdého luhu“ - Dubovo-brestovo-jaseňový nížinný lužný les.

#### Plocha riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti

Súčasnú vegetáciu riešeného územia zmeny reprezentujú najmä úzke lemy porastov okolo poľných ciest a kanálov v poľnohospodársky využívannej krajine a v podobe vetrolamov deliacich poľnohospodársky obrábané plochy. Riešené územie zmeny je silne antropicky narušené radikálnou premenou územia na poľnohospodársky typ krajiny vyznačujúci sa veľkoblukovým spôsobom obhospodarovania pôdy a osídlením.

Realizácia navrhovanej zmeny stavby si vyžiada výrub drevín rastúcich mimo les. Ide najmä o tieto druhy stromov: agát biely (*Robinia pseudoacacia*), orech kráľovský (*Juglans regia*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), jablň (*Malus domestica*), breza previsnutá (*Betula pendula*), slivka (*Prunus domestica*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*), tuja (*Thuja occidentalis*), borovica čierna (*Pinus nigra*), borovica lesná (*Pinus sylvestris*), javor horský (*Acer pseudoplatanus*), javor poľný (*Acer campestre*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*), vrbka krehká (*Salix fragilis*), hloh obyčajný (*Crataegus laevigata*), topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ sivý (*Populus canescens*), slivka čerešňoplodá (*Prunus cerasifera*), gledíčia (*Gleditsia triacanthos*), hruška (*Pyrus sp.*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*), smrek pichľavý (*Picea pungens*),

brest hrabolitý (*Ulmus minor*), dub letný (*Quercus robur*), dub cerový (*Quercus cerris*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), čremcha strapcovitá (*Padus racemosa*), beztvarec krovitý a (*morpha fruticosa*) a moruša (*Morus sp.*).

Krovité porasty predstavujú tieto druhy: tavelník (*Spiraea x vanhouttei*), slivka trnková (*Prunus spinosa*), zob vtáčí (*Ligustrum vulgare*), hlošina úzkolistá (*Eleagnus angustifolia*), hlohyňa (*Pyracantha coccinea*), ruža šípová (*Rosa canina*), svíb biely (*Swida alba*), baza čierna (*Sambucus nigra*), tamariška (*Tamarix pentandra*), ostružina (*Rubus sp.*), vŕba (*Salix purpurea*), borievka (*Juniperus media Pfitzeriana*), borievka (*Juniperus scopulorum*), tavelník (*Spiraea sp.*), kustovnica (*Lycium barbatum*), hloh (*Crataegus monogyna*), ostružina (*Rubus sp.*), orgován obyčajný (*Syringa vulgaris*), bršlen európsky (*Euonymus europaeus*), karagana stromovitá (*Caragana arborescens*), dráč Thunbergov (*Berberis thunbergii*), zemolez tatársky (*Lonicera tatarica*), ríbezľa alpská (*Ribes alpinum*), imelovník (*Symphoricarpos albus*), beztvarec krovitý (*Amorpha fruticosa*).

### **Zoogeografické členenie**

Podľa zoogeografického členenia - terestrického biocyklu (In: Atlas krajiny SR, 2002) sa hodnotené územie zaraďuje do provincie stepí a panónskeho úseku v rámci Podunajskej nížiny. Podľa zoogeografického členenia - limnického biocyklu sa hodnotené územie zaraďuje do pontokaspickej provincie, podunajského okresu a západoslovenskej časti.

### **Hodnotený/ riešený územie zmeny navrhovanej činnosti**

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti je štruktúra spoločenstiev nerovnomerne až lokálne distribuovaná, prevažná časť hodnoteného územia zmeny mimo lesných spoločenstiev je využívaná ako orná pôda a trvalé trávnaté porasty.

Pestré prírodné podmienky v okolí trasy zmeny navrhovanej činnosti (lužné lesy, vodné plochy, agroecenózy) s dostatkom potravy poskytujú vhodné podmienky pre mnohé druhy živočíchov stredoeurópskych listnatých lesov, vodných plôch, ako aj druhy, ktoré obývajú prevažne poľnohospodársky využívanú krajinu.

Vzhľadom na charakter hodnoteného územia zmeny a jeho bližšieho okolia môžeme v hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti a jeho bližšom okolí vyčleniť nasledovné živočíšne spoločenstvá:

- živočíšne spoločenstvá kultúrnej stepi na poľnohospodársky využívaných plochách a trvalých trávnatých porastoch,
- živočíšne spoločenstvá vodných tokov,
- živočíšne spoločenstvá lužných lesov,
- živočíšne spoločenstvá urbanizovaného územia (zastavané časti sídiel, poľnohospodárske areály, dopravné koridory – D1, I/61).

V intraviláne okolitých obcí bolo zaznamenaných viacero druhov suchozemských cicavcov, z ktorých väčšina je synantropná. Patria k nim myš domová (*Mus musculus*), potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*), jež západoeurópsky (*Erinaceus europaeus*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*). V tomto type biotopu sú najpočetnejšou triedou vtáky. Vyskytujú sa vrabec domový (*Passer domesticus*), žltouchost domový (*Phoenicurus ochruros*), dáždovnik obyčajný (*Apusapus*), sýkorka veľká (*Parus major*), drozd plavý (*Turdus philomelos*), drozd čierny (*Turdus merula*), slávik obyčajný (*Luscinia megarhynchos*), lastovička obyčajná (*Hirundo rustica*), pipíška chocholatá (*Galerida cristata*), sojka obyčajná (*Garulus glandarius*), beloritka obyčajná (*Delichon urbica*), stehlík obyčajný (*Carduelis carduelis*), holub divý (*Columba livia*), holub hrivnák (*Columba palumbus*), vrana obyčajná západoeurópska (*Corvus corone cornix*), trasochvost biely (*Mutacilla*

*alba*), straka obyčajná (*Pica pica*), brhlík obyčajný (*Sitta europaea*), hrdlička (*Streptopelia*), kukučka obyčajná (*Cuculus canorus*), sokol myšiar (*Falco tinnunculus*), sova obyčajná (*Strix aluco*), dudok obyčajný (*Upupa epops*), ďateľ veľký (*Dendrocopos major*), kavka obyčajná (*Corvus monedula*), strakoš kolesár (*Lanius minor*), sýkorka belasá (*Parus caeruleus*) a mnohé ďalšie.

Pre živočíšne spoločenstvo lesa sú charakteristické: mlok obyčajný (*Triturus cristatus*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), užovka fľakaná (*Natrix tessellata*), jašterica obyčajná (*Lacerta agilis*). V území prevládajú lesné prvky nad lesostepnými, vyskytujú sa skokan hnedý (*Rana temporaria*), salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*), slepúch lámavý (*Anguis fragilis*) a ďalšie. Zo spevavcov sú početné pinka lesná (*Fringilla coelebs*), drozd plavý (*Turdus philomelos*), červienka obyčajná (*Erithacus rubecula*), slávik obyčajný (*Luscinia megarhynchos*), brhlík obyčajný (*Sitta europaea*). Medzi početných hniezdičov patrí hrdlička poľná (*Streptopelia turtur*), holub hrivnák (*Columba palumbus*), ďateľ hnedkavý (*Dendrocopos syriacus*), ďateľ malý (*Dendrocopos minor*), ďateľ prostredný (*Dendrocopos medius*), žlna zelená (*Picus viridis*), sova lesná (*Strix aluco*). Z cicavcov sa v lesných lokalitách vyskytujú vzácne kuna lesná (*Martes martes*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*), veвериčka stromová (*Sciurus vulgaris*), pľch veľkooký (*Glis glis*), objavujú sa aj srnec (*Capreolus capreolus*) a sviňa divá (*Sus scrofa*).

Stavovce polí, lúk a pasienkov sa formovali zo stepných druhov živočíchov, dokonale prispôbených svojim zafarbením a správaním požiadavkám prostredia, v ktorom žili. K charakteristickým cicavcom polí, lúk a pasienkov patria hraboše, škrečky, zajace, hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europaeus*), lasica obyčajná (*Mustela nivalis*), a srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), z vtákov vrabec poľný (*Passer montanus*), jarabica obyčajná (*Perdix perdix*), prepelica obyčajná (*Coturnix coturnix*), škvránok poľný (*Alauda arvensis*), bažant (*Phasianus colchicus*).

Živočíšne spoločenstvo vôd tvoria živočíchy, ktoré sú plne prispôbené životu vo vodnom prostredí počas celého života, alebo len v niektorej jeho fáze. Okrem rýb, ktoré sú na vodné prostredie viazané počas celého života, sú na vodné prostredie, hlavne v čase rozmnožovania, viazané obojživelníky, ktoré sa zdržujú v stojatých vodách typu periodických mlák a močiarov, mimo obdobie rozmnožovania sa zdržiavajú aj v záhradách a parkoch, prípadne aj v lese: kunka (*Bombina*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), skokan zelený (*Rana esculenta*), ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), mlok obyčajný (*Triturus vulgaris*). Z plazov je vodné prostredie lákavé pre užovku hladkú (*Coronela austriaca*) a pre užovku obyčajnú (*Natrix natrix*). Brehové porasty tečúcich vôd sú prevažne líniové spoločenstvá s vyhranenými druhmi viazanými prevažne hniezdnymi príležitosťami. Charakteristickými druhmi sú krutohľav obyčajný (*Jynx torquilla*), škorec obyčajný (*Sturnus vulgaris*), brhlík obyčajný (*Sitta europaea*), oriešok obyčajný (*Troglodytes troglodytes*), drozd čvikotavý (*Turdus pilaris*), slávik (*Luscinia megarhynchos*) a zelienska obyčajná (*Carduelis chloris*). Hniezdne možnosti tu nachádza často hrdlička poľná (*Streptopelia turtur*), kukučka obyčajná (*Cuculus canorus*), dudok obyčajný (*Upupa epops*), straka obyčajná (*Pica pica*), drozd čierny (*Turdus merula*), stehlík obyčajný (*Carduelis carduelis*), pinka obyčajná (*Fringilla coelebs*), hýľ obyčajný (*Pyrrhula pyrrhula*). Z cicavcov sú na vodné prostredie viazané dulovnica väčšia (*Neomys fodiens*) a dulovnica menšia (*Neomys anomalus*).

Podľa Územného plánu Bratislavského samosprávneho kraja, mapy krajinej štruktúry bola na predmetnom úseku diaľnice D1 vytipovaná 1 poloha ekoduktu, v 9.1 km. Ekodukt na diaľnici 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. Realizácia ekoduktu je podmienená monitoringom bioty.



Na základe výsledkov monitoringu, dôjde na diaľnici D1 k dobudovaniu príslušných ochranných opatrení.

Pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou a priepustov (napr. rúrové a rámové priepusty). Zmena navrhovanej činnosti bude v celom úseku oplotená.

### **Národná sieť chránených území (NP, CHKO, PR, NPR, PP, NPP, CHA)**

#### Chránené územia a ochranné pásma

#### Riešené územie zmeny navrhovanej činnosti (trasa zmeny stavby / územie, kde sa bude stavba realizovať)

Do riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti nezasahujú žiadne chránené územia v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov.

Trasa diaľnice D1 v predmetnom úseku zmeny prechádza v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny.

#### Hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti (koridor 400 m od osi predmetnej stavby diaľnice D1) sa nenachádzajú žiadne chránené územia (podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov). V širšom okolí zmeny navrhovanej činnosti sa najbližšie nachádzajú:

### **Maloplošné chránené územia**

#### NPR Šúr

Lokalita s rozlohou 6 549 590 m<sup>2</sup> bola v roku 1952 vyhlásená na ochranu posledného a najväčšieho zvyšku vysokokmenného barinatio-slatinného jelšového lesa, po jeho obvode sa nachádzajú zvyšky mokrých a rašelinných lúk. Nachádzajú sa tu aj xerothermné biocenózy. Bohatá biodiverzita na malej ploche, množstvo ohrozených taxónov. Ochranné pásmo prírodnej rezervácie sa nachádza západne cca 2,3 km od počiatočného úseku zmeny navrhovanej činnosti.

### **Európska sieť chránených území (lokality sústavy Natura 2000)**

#### (Územia európskeho významu, Chránené vtáčie územia)

Riešené územie zmeny navrhovanej činnosti nezasahuje / nepretína priamo žiadne vyhlásené ani navrhované lokality tvoriace sústavu chránených území Natura 2000 (Chránené vtáčie územia a Územia európskeho významu).

V bližšom okolí trasy zmeny navrhovanej činnosti sa nachádzajú nasledovné lokality zaradené do sústavy Natura 2000:

#### Územie európskeho významu

- *SKUEV0089 Martinský les* – ide o lokalitu s rozlohou 994,16 ha (k.ú. Senec k.ú. Veľké Šenkvice), ktorá je zaradená do sústavy Natura 2000 z dôvodu ochrany nasledujúcich biotopov európskeho významu: 91G0\* – Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy, 91I0\* – Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku, 91M0 – Panónsko-balkánske cerové lesy. Druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany: pižmovec hnedý (\**Osmoderma eremita*) a fuzáč veľký (*Cerambyx cerdo*).

Trasa zmeny navrhovanej činnosti nie je v prekryve s chráneným územím *SKUEV0089 Martinský les*. Najbližšie k chránenému územiu prechádza trasa stavby vo vzdialenosti cca 250 - 440 m južne v polohe cca 13,8 – 15,8 km stavby.

Uvedené chránené územie nie je v súčasnosti vyhlásené vyhláškou MŽP SR. Územie európskeho významu bolo vyčlenené v rámci Výnosu MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu.

#### Chránené vtáčie územia

- V širšom okolí hodnoteného územia zmeny je najbližšie k navrhovanej činnosti lokalizované chránené vtáčie územie Malé Karpaty (SKCHVU014) cca 6,10 km severne od počiatočného úseku.

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadny chránený strom v zmysle platných právnych predpisov ochrany prírody a krajiny.

#### **Medzinárodná sieť chránených území (lokality RAMSAR)**

Hodnotenú územie nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

#### **Charakteristika biotopov a ich významnosť**

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti (poloha umeistnenia líniovej stavby) sa nevyskytujú biotopy európskeho / národného významu. Na plochu riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti a jeho blízkeho okolia sa viažu prevažne nasledujúce *ruđerálne biotopy*:

#### **Kr7 Trnkové a lieskové kroviny**

Porasty tohto typu sú určované dominantnými krovinami a fyziognómiu dotvárajú lianové rastliny ako sú chmeľ obyčajný, pohánkovec kroviskový a plamienok plotný. Tieto porasty sa rozširujú najmä v priekopách, popri cestách, pri chodníkoch a tiež tvoria jednotlivé skupinky v rôznych častiach hodnoteného územia zmeny navrhovanej činnosti. V bylinnom podraсте prevládajú mezofitné a mierne mezofitné druhy a druhy ktoré dobre znášajú polotieň. Kroviny tvoria prechodné, sukcesné štádia smerujúce k lesu, často medzi nimi vyrastajú dreviny ako javor poľný, topoľ čierny, krížence topoľa a pod.

V druhom zložení sa vyskytujú, napr. lieska obyčajná (*Corylus avellana*), vtačí zob (*Ligustrum vulgare*), slivka trnková (*Prunus spinosa*), hloh jednozemenný (*Crataegus monogyna*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), javor poľný (*Acer campestre*), hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), topoľ osikový (*Populus tremula*), zbehovec plazivý (*Ajuga reptans*), pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*) a ďalšie druhy.

#### **X3 Nitrofilná ruđerálna vegetácia mimo sídiel**

Bylinné antropogénne nitrofilné lemové spoločenstvá na vlhkých až čerstvo vlhkých stanovištiach. Vyskytujú sa najmä na antropických ovplyvnených poľných cestách, v údoliach potokov, priekopách a v okolí budov. Bežne sa vyskytujú okolo zručanín, múrov a skál. Taktiež sa vyskytujú pozdĺž lesov, lúk, komunikácii, v priekopách, v okolí hospodárskych budov, okolo rumovísk a uprednostňujú svetelné stanovištia. V druhovom zložení sú zastúpené: baza chabzda (*Sambucus ebulus*), hluchavka biela (*Lamium album*), pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*), kozonoha hoscova (*Aegopodium podagraria*), trebulka ježcová (*Antriscus caucalis*), trebulka lesná (*Antriscus sylvestris*), cesnačka lekárska (*Alliaria petiolata*), štiavec alpský (*Rumex alpinus*) a mnoho ďalších.

#### **X4 Teplomilná ruderalná vegetácia mimo sídiel**

Tento biotop osídľuje rôzne stanovišťa v hodnotenom území zmeny, ako sú násypy, navážky, okraje komunikácií, medze polí, záhrad a pod. Jednotka združuje bylinné ruderalne, mierne nitrofilné vysychavé až suché stanovišťa. Z hľadiska sukcesie predstavujú prvé, väčšinou krátkodobé vývojové štádia na obnažených, alebo človekom vytvorených stanovištiach.

Z druhového zloženia prevládajú, napr.: stavikrv vtačí (*Polygonum aviculare agg.*), šalát kompasový (*Lactuca serriola*), kosáčik obyčajný (*Falcaria vulgaris*), balota čierna (*Ballota nigra*), srdcovník obyčajný (*Leonurus cardiaca*), palina pravá (*Artemisia absinthium*), mrkva obyčajná (*Daucus carota*), pichliač obyčajný (*Cirsium vulgare*), škarda smradľavá (*Crepis foetida*), ambrózia palinolistá (*Ambrosia artemisiifolia*), slez nebadaný (*Malva neglecta*) a mnoho ďalších.

#### **X5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia**

Sú to polia, záhrady na hlinitých ťažkých pôdach, kde sa tradične obrábajú, bez použitia herbicídov umožňujú rozvoj burinovej vegetácie. Porasty patria do zväzov: *Caucalidion lappulae* (R.Tüxen 1950) von Rochow 1951, *Sherardion* Kropáč et Hejný in Kropáč 1978, atď.

#### **X7 Intenzívne obhospodarované polia**

Plochy tvoria prevažne polia a iné trvalé poľnohospodársky obrábané pozemky. Druhové zloženie pozostáva z druhov, ako napr.: čistec ročný (*Stachys annua*), lucerna ďatelinová (*Medicago lupulina*), pýr plazivý (*Elytrigia repens*) a mnoho ďalších.

Na tieto biotopy sú viazané živočíšne spoločenstvá, ako napr.: z bezstavovcov - mravce (*Formicoidea*), dvojkřídlowce (*Diptera*), motýle (*Lepidoptera*), rovnokřídlowce (*Orthoptera*), zo skupiny stavovcov – obojživelníky ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), z plazov jašterica bystrá (*Lacerta agilis*), slepúch obyčajný (*Anguis fragilis*), vtákov - škovránok poľný (*Alauda arvensis*), straka čiernozobá (*Pica pica*), vrana túlavá (*Corvus corone*), vrabec poľný (*Passer montanus*), z cicavcov - piskor obyčajný (*Sorex araneus*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europeus*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), líška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a iné.

## 6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

### Štruktúra krajiny

V bližšom okolí riešeného územia zmeny môžeme na základe súčasnej štruktúry krajiny vyčleniť 20 prvkov, ktoré sú zoskupené podľa prevládajúcich aktivít do 6 skupín. Ide o tieto prvky:

#### 1. Priemyselné plochy a areály

- priemyselné a skladové areály,
- areály poľnohospodárskych podnikov,
- nadzemné a podzemné vedenia,
- motokrosový cvičný areál.

#### 2. Urbanizované plochy

- nízkopodlažná a viacpodlažná zástavba,
- kompaktná a nesúvislá sídelná zástavba,

#### 3. Vegetačné štruktúrne prvky

- lesné porasty,
- nelesná stromová a krovinná vegetácia na poľnohospodársky využívaných plochách,
- drevinné ruderalizované porasty,
- trávne a ruderalne spoločenstvá.

#### 4. Poľnohospodárske prvky

- maloplošné / veľkoplošné oráčiny,
- trvalé trávnaté porasty (lúky).

#### 5. Vodné prvky a toky

- stále vodné toky s prirodzeným / upraveným korytom,
- občasné vodné toky,
- Senecké jazerá,
- vodné zdroje.

#### 6. Dopravné plochy a vedenia

- komunikácie mestského charakteru,
- cesta I/63, cesty II. a III. triedy,
- vedľajšie cesty so spevneným povrchom,
- poľné cesty.

### Scenéria krajiny

#### Hodnotenú územie zmeny navrhovanej činnosti

Krajina hodnoteného územia zmeny a jeho širšieho okolia je charakteristická kultúrnou poľnohospodárskou krajinou so zastúpením poloprirodných a prírodných prvkov a kompaktným vidieckym osídlením a silne urbanizovanou mestskou krajinou reprezentovanou hl. mestom Bratislava.

Z hľadiska scenérie krajiny môžeme hodnotené územie navrhovanej zmeny a jeho bezprostredné okolie rozdeliť na tieto základné štruktúry:

- poľnohospodárska a urbanizovaná krajina - územie s prevahou prírodných a poloprirodných prvkov s vidieckym osídlením (záhrady, záhradkárске osady), veľkoblokové / maloblokové oráčiny, trvalé trávne porasty, skupinovú lesnú a rozptýlenú nelesnú vegetáciu na ornej pôde, prvky líniovej dopravnej a technickej infraštruktúry (cesta I/63, vzdušné elektrické vedenia a pod.).

### Stabilita krajiny - Územný systém ekologickej stability

V hodnotenom území zmeny a jeho bližšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES vyčlenené v rámci nasledovných dokumentov týkajúcich sa prvkov ÚSES:

- Regionálny územný systém ekologickej stability mesta Bratislavy, SAŽP, Bratislava, 1994.
- Územný plán Hlavného mesta SR Bratislavy, textová a grafická záväzná časť, Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov.
- Územný plán VÚC Bratislavského kraja, 2008 v znení neskorších zmien a doplnkov.
- Územné plány dotknutých obcí.

### Biokoridory:

- RBK Čierna voda – trasa biokoridoru prechádza tokom Čierna voda, pri obci Bernolákovo sa napája na nadregionálny biokoridor VII. NRBK Strmina – Šúr – Malý Dunaj. Sprievodná brehová vegetácia toku miestami úplne chýba, je tvorená najmä porastmi topoľov. Stresovými faktormi sú predovšetkým prechod biokoridoru cez intravilán obcí, poľnohospodárske aktivity v území, znečistenie toku a pod. Zmena navrhovanej činnosti

nepretína biokoridor, prechádza vo vzdialenosti cca 200 m od predmetného úseku zmeny diaľnice D1.

- *mBk (biokoridory miestneho významu)* – sú lokalizované prevažne na plochách líniovej vegetácie a prepájajú regionálne / miestne biocentrá a interakčné prvky v krajine.

#### **Biocentrá:**

- *NRBc Šúr* – predstavuje zvyšok vysokokmenného barinato-slatinného jelšového lesa, po jeho obvode sa nachádzajú zvyšky mokrých a rašelinných lúk. Nachádzajú sa tu aj xerothermné biocenózy. Nadregionálne biocentrum sa nachádza západne cca 1,8 km od počiatočného úseku zmeny navrhovanej činnosti.
- *RBc Bažantnica (Ladová voda)* – je zvyškom lužných vrbovo-topoľových lesov v poľnohospodárskej krajine, genofondovo významná lokalita z hľadiska fauny. Od zmeny navrhovanej činnosti sa nachádza cca 1,32 km južným smerom pri obci Bernolákovo.

**Genofondové lokality** vo voľnej krajine sú reprezentované napr.: lokalitami v polohách zvyškov lužných lesov so spoločenstvami fauny a flóry, zachovalými brehovými porastmi tokov a pod.

### 6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

#### Obyvateľstvo

Hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti patrí do Bratislavského kraja, okresu Senec a zasahuje do nasledovných katastrálnych území:

- Okres Senec - k.ú. Bernolákovo, k.ú. Malý Biel, k.ú. Veľký Biel, k.ú. Senec.

Podľa údajov Štatistického úradu SR boli v dotknutej obci takéto stavy obyvateľstva:

Tab.: Trvalo bývajúce obyvateľstvo v dotknutých obciach(stav k 31.12.2015)

Obec/ mestská časť	Trvalo bývajúce obyvateľstvo (spolu)	Podiel žien (%)
Okres Senec		
Bernolákovo	6 277	51,50 %
Veľký a Malý Biel	2 436	50,90 %
Senec	18 433	51,47 %

(Zdroj: statistics.sk)

Realizácia predmetnej stavby podľa DSP v hodnotenom úseku diaľnice D1 si vyžiada demoláciu záhradkárskeho územia v k.ú. Senec v km 15,175 – 15,310 (28,775 – 28,910 D1) vľavo (pri výstavbe diaľnice je potrebné odstrániť všetky objekty záhradkárskej osady. V súčasnej dobe je záhradkárska osada nevyužívaná a husto zarastená) a v km 15,050 – 15,300 (28,650 – 28,900 D1) vpravo (pri výstavbe diaľnice je potrebné odstrániť všetky objekty záhradkárskej osady, ktoré sú umiestnené v mieste rozšírenia diaľnice D1 Bratislava - Senec. Celkovo sa jedná o 14 objektov).

#### Sídla

##### Bernolákovo

Obec leží v západnej časti Podunajskej nížiny v nadmorskej výške 158 m n.m. Územie bolo osídlené už v neolite, našli sa tu stopy po slovansko-avarskom pohrebisku. Prvá písomná zmienka o obci pochádza z roku 1209. V roku 1948 bola obec na počesť jazykovedca Antona Bernoláka, ktorý tu pôsobil, premenovaná na Bernolákovo. V 18. stor. si tu dala postaviť rodina Esterházy kaštieľ, ktorý patrí medzi najvýznamnejšie barokové stavby na Slovensku. V jeho areáli vzniklo v roku 1994 prvé golfové ihrisko na Slovensku.

##### Veľký a Malý Biel

Leží v západnej časti Podunajskej nížiny, na juhovýchodnom okraji Trnavskej pahorkatiny v nadmorskej výške 131 m n.m. Veľký Biel sa skladá z dvoch obcí – Veľký Biel a Malý Biel. Prvé písomné záznamy o Veľkom Bieli pochádzajú z roku 1294 a o Malom Bieli z roku 1323. V roku 1960 boli obe obce zlúčené a odvtedy sa používa spoločný názov Veľký Biel. V 16. storočí sa tu usadili chorvátski kolonisti.

##### Senec

Mesto sa nachádza na juhozápade Slovenska, na rozhraní Podunajskej roviny a pahorkatiny v nadmorskej výške 125 m n.m. Prvá písomná zmienka pochádza z roku 1252. Územie dnešného mesta bolo osídľované od 7. storočia pred n. l., čo potvrdzujú početné archeologické nálezy. Súčasný názov Senec, používaný od prvej polovice 20. stor., vychádza zo starších pomenovaní. Od roku 1996 je okresným mestom. Priaznivé podmienky dali predpoklad k rozvoju poľnohospodárstva a priemyslu. Poľnohospodárska výroba je zameraná na pestovanie obilia a krmovín. Priemysel má v Senci dlhú históriu. V meste dominuje stavebný, strojársky a

potravínarsky priemysel. Najväčšou atraktivitou mesta, ktorá ho preslávila nielen na Slovensku, ale aj v zahraničí, sú Slnčné jazerá ponúkajúce slnenie, kúpanie a vodné športy.

Pôdorys týchto sídiel je výsledkom tak minulého ako i súčasného vývoja. Ich funkcia je odrazom ich hospodársko - sociálnej transformácie.

Základné územné charakteristiky obcí v hodnotenom území zmeny sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Základná územná charakteristika dotknutých sídiel v hodnotenom území zmeny

Sídlná jednotka	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Hustota obyvateľov na 1 km <sup>2</sup>	Prvá písomná zmienka
<i>Okres Senec</i>			
Bernolákovo	28,43	220	1209
Veľký a Malý Biel	10,16	239	1294 / 1323
Senec	38,71	476	1252

(Zdroj: statistics.sk)

### **Priemyselná výroba**

Priemyselná výroba sa sústreďuje v okolí hodnoteného územia zmeny navrhovanej činnosti hlavne na územia / priemyselné zóny okresného mesta Senec.

V roku 2014 bolo v okrese Senec bolo evidovaných 24 priemyselných podnikov, ktoré zamestnávali 1 607 obyvateľov pri celkovej produkcii priemyslu v okrese v hodnote 116,53 mil. € (Ročenka priemyslu 2015, ŠÚ SR, 2015).

Hodnotené územie zmeny má prevažne poľnohospodársky charakter. Na ploche riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti sa areály priemyselných podnikov nevyskytujú.

### **Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo**

Hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti patrí medzi typ krajiny s dlhým vegetačným obdobím s miernou zimou, s veľkou potrebou doplnkovej vlahy a miernou potenciálnou vodnou eróziou pôdy.

Poľnohospodárska výroba v okolí hodnoteného územia zmeny je podmienená prírodnými, klimatickými a pôdnymi podmienkami. Rastlinná výroba produkuje najmä pšenicu, kukuricu, cukrovú repu, tradíciu má pestovanie zeleniny. Živočíšna výroba sa sústreďuje na chov hovädzieho dobytku, ošípaných a hydiny.

Predmetná stavba si nevyžiada demoláciu budov hospodárskeho charakteru.

Z hľadiska kategorizácie lesných porastov prevládajú z pohľadu plošného zastúpenia v okrese Senec prevládajú z hľadiska plošných výmer lesy osobitného určenia o rozlohe 853,69 ha, hospodárske lesy so zastúpením na úrovni 292,83 ha a ochranné lesy s výmerou 153,94 ha.

### **Doprava a dopravné plochy**

#### Cestná doprava

V dotknutých okresoch sa nachádzajú cesty miestneho, regionálneho, nadregionálneho a medzinárodného významu. Nosný skelet pozemných komunikácií v k.ú. dotknutých obcí v

súčasnosti tvorí súčasná diaľnica D1, cesta I/61 a cesty II. triedy (II/503 Pezinok – Senec), cesty III. Triedy (III/502002) a miestne komunikácie.

Celková dĺžka cestných komunikácií v okrese Bratislava II., Bratislava III. a v okrese Senec predstavuje (podľa SSC, 2015, Stav siete cestných komunikácií k 1.1.2016):

#### Okres Bratislava II.

- diaľnice – 10,014 km,
- cesty I. triedy – 18,139 km,
- cesty II. triedy – 8,461 km,
- cesty III. triedy – 3,342 km.

#### Okres Bratislava III.

- diaľnice – 1,385 km,
- cesty II. triedy – 10,445 km,
- cesty III. triedy – 9,001 km.

#### Okres Senec

- diaľnice – 22,414 km,
- cesty I. triedy – 42,947 km,
- cesty II. triedy – 28,352 km,
- cesty III. triedy – 139,500 km.

Súčasná diaľnica D1 (predtým D 61) bola uvedená do prevádzky v roku 1975 (úsek Bratislava - Senec), resp. v roku 1978 (úsek Senec - Trnava). Rast osobnej a nákladnej dopravy zaznamenal v poslednom desaťročí nebývalý rozvoj, pričom boli prekonané všetky prognózy rozvoja automobilovej dopravy, čo má za následok zvýšené požiadavky na kapacitu komunikácií. Výsledkom rýchleho rozvoja rastu automobilizácie je naplnenie kapacity týchto úsekov diaľnice 32 rokov po jej uvedení do prevádzky. Východiskom z neustále sa zhoršujúcej dopravnej situácie na predmetnej diaľnici v čase dopravných špičiek (ráno vstup do Bratislavy, poobede a pred víkendom výjazd z Bratislavy), je prestavba diaľnice na šírkové usporiadanie vyhovujúce dopravnému zaťaženiu. Tento zámer sa javí ako nevyhnutnosť s vysokou prioritou časovej realizácie, čo podporujú očakávania o skorom kapacitnom naplnení diaľnice v celom úseku diaľnice medzi Bratislavou a Trnavou.

Nový spôsob života v území spôsobený migráciou obyvateľov za hranice mesta za kvalitnejším bývaním prináša nové nároky na dopravu. V posledných desiatich rokoch boli zaznamenané výrazné zmeny v spôsobe života a v nárokoch na dopravný systém. V území sa realizovala snaha vysťahovať sa za lepším, kvalitnejším bývaním smerom von z mesta, ale pritom každodenný život týchto obyvateľov je zviazaný s Bratislavou, s jej pracovnými príležitosťami, školami a ďalšími službami. Práve okresy Pezinok a Senec patria medzi vysoko atraktívne územia pre bývanie. Dotknuté urbanizované územie je ovplyvňované v súčasnosti tranzitujúcou dopravou zo širšieho okolia do Bratislavy. Pripravovaná diaľnica D4, ktorá sa v MUK Ivanka sever križuje s riešenou diaľnicou D1 usmerní tieto toky na okraj územia a so všetkými zmierňujúcimi opatreniami optimalizuje pohyb automobilovej dopravy.

V DSP bolo v rámci dopravno – inžinierskych podkladov (Dopravnoinžiniersky prieskum, PhDr. Mária Kociánová, Bratislava, 03/2016) spracované v predmetnom úseku kapacitné posúdenie výkonnosti cesty D1 a mimoúrovňových križovatiek. Dopravná prognóza je založená na základnom smerovaní dopravy predpokladanom v napojeniach na diaľnicu D1. Predmetná stavba diaľnice D1 je navrhovaná v kategórii D 33,5/120, resp. D 41/120 31,5/120.



Na cestách a diaľniciach v hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti a jej širšom zázemí bol zaznamenaný rýchly rast intenzity dopravy najmä v posledných rokoch. Vývoj na vybratých úsekoch je dokumentovaný v nasledujúcich tabuľkách.

Tab.: Vývoj intenzity dopravy (v skut. voz. za deň spolu) - výsledky celoštátneho sčítania dopravy SSC v rokoch 2005 a 2010 (podľa DSP, 2016)

č. úseku	Názov	RPDI 2005	RPDI 2010
87 025	D1 Letisko – Zlaté Piesky	63 350	81 092
87 028	D1 Zlaté Piesky – Vajnory	51 551	54 289
87 020	D1 Vajnory – Senec	51 307	71 088
87 030	D1 Senec – Trnava	43 981	50 432
80 131	I/61 Senecká (Rožňavská–NAY)	39 959	18 932
81 130	I/61 ovocné sady – Metro	15 151	19 528
83 761	III/5021 Vajnory	8 606	10 538*
86 210	III/5021 Vajnory – Čierna voda	6 075	5 731
81 001	II/502 Komisaríky	19 972	31 176
81 009	II/502 smer Sv. Jur	15 200	21 045

\*MČ časť Vajnory zistila v roku 2009 maximálny počet vozidiel prechádzajúcich za deň v profile 21 995 voz.  
(Zdroj: DSP, Dopravnoinžiniersky prieskum, PhDr. Mária Kociánová, Bratislava, 03/2016)

Tab.: Vývoj intenzity dopravy (v skut. voz. za deň spolu) - výsledky ASD (automatické sčítače dopravy) NDS a.s. v rokoch 2010 a 2013 (podľa DSP, 2016)

č. úseku	Názov	PDI 2010	PDI 2011	PDI 2012	PDI 2013
87 025	D1 Letisko – Zlaté Piesky	66 364	67 326	56 549	-
87 028	D1 Zlaté Piesky - Vajnory	52 337	51 287	49 139	54 393
87 020	D1 Vajnory - Senec	56 597	55 654	56 549	51 049

Na základe vyššie uvedeného je zrejmé, že vývoj intenzity dopravy dokladuje vysokú atraktivitu komunikácie poskytujúcej vysoký štandard dopravnej služby a vysokú bezpečnosť. Tzv. „mestský okruh“ sa pomerne rýchlo po uvedení do prevádzky naplnil, rovnako ako ostatné úseky diaľnice D1 na území a v blízkosti hlavného mesta Bratislava.

Na základe výsledkov dopravného posúdenia môžeme konštatovať, že dopravné intenzity na súčasnej diaľnici D1 ako aj ceste I/61 sa budú v nasledujúcom období v predmetnom úseku Bratislava–Senec bez realizácie zmeny navrhovanej činnosti zvyšovať, čo bude mať za následok významné zhoršenie už v súčasnosti neúnosného dopravného zaťaženia súčasných ciest na vstupe do Bratislavy v smere od Senca. Každodenné kongescie dopravy budú v území pretrvávajúť, čo spôsobí zníženie bezpečnosti premávky, zvýšenie nehodovosti pre cyklistov a peších (nákupy, cesta do predškolských / školských zariadení a pod.), zvýšenie akustickej a emisnej záťaže pre dotknuté obyvateľstvo.

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 predpokladane bude táto v čo najväčšej možnej miere využívaná dopravou územím tranzitujúcou a dopravou zdrojovou-cielovou do ďalších častí Bratislavy. Zároveň o túto dopravu bude odľahčená existujúca komunikačná sieť mesta Bratislava.

### Železničná doprava

Cez dotknuté katastrálne územia k.ú. Vajnory, k.ú. Ivanka pri Dunaji, atď. prechádza elektrifikovaná dvojkolažová železničná trať č. 130 Bratislava hl. st. - Galanta - Nové Zámky - Szob MÁV; Palárikovo - Šurany. Zmena navrhovanej činnosti nevyžaduje preložku železničnej trate.

### Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení a stavieb

Pri predmetnej stavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom (vzdušné, podzemné VN vedenia), napr.:

- diaľnice a rýchlostné cesty (OP od osi vozovky priľahlého jazdného pásu - 100 m),
- cesta I. triedy (OP 50 m od osi priľahlého vonkajšieho pruhu),
- cesta II. triedy (OP 25 m od osi vozovky),
- cesta III. triedy (OP 18 m od osi vozovky),
- železničná trať (OP 60 m od osi krajnej koľaje, pri vlečke 30 m od osi krajnej koľaje).

Podľa zákona č. 656/2004 Z.z. o energetike a o zmene niektorých zákonov:

- VN od 35 kV do 110 kV vrátane (15 m od krajného vodiča), VN od 110 kV do 220 kV vrátane (20 m od krajného vodiča), VN od 220 kV do 400 kV vrátane (25 m od krajného vodiča), káblové vedenia VN do 110 kV; NN (1 m od krajného kábla), káblové vedenia VN nad 110 kV (3 m od krajného kábla) a slaboprúdové káble (1,5 m),
- vodovod (2,0 m),
- kanalizácia (3,0 m),
- VVTL plynovod do 350 mm (20 m),
- plynovod do DN 200 mm (4 m), plynovod do DN 500 mm (8 m), plynovod do DN 700 mm (12 m) a plynovod nad DN 700 mm (50 m),
- ropovod 150 m.

### **Služby**

Poskytovanie služieb obyvateľstvu dotknutého okresu vytvára najmä okresné mesto Senec, ktoré poskytuje svoje služby aj pre obyvateľov okolitých sídiel. Dotknuté obce sú vybavené zariadeniami lokálneho, mestského, regionálneho, ako aj nadregionálneho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu, služieb osobných, výrobných, služieb pre domácnosť, stravovacích, finančných, poradenských a iných služieb.

Z hľadiska lokálnych väzieb sú dôležité väzby medzi dotknutými sídlami, ktoré sa prejavujú vo všetkých oblastiach hospodárskeho a kultúrno - spoločenského života.

### **Rekreácia a cestovný ruch**

Dotknuté okresy majú vhodný rekreačný potenciál prírodného zázemia sídiel aj v ich širších regionálnych väzbách. Ide o poznávací, tzv. kultúrny turizmus (kultúrne pamiatky, ľudové umenie, prírodné atraktivity), vidiecky turizmus, pobyt pri vode, v lesných komplexoch, cykloturistika, tranzitný turizmus, atď.

Z hľadiska letnej rekreácie je v okolí riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti významné Senecké jazerá.

Cez hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti prechádzajú turistické trasy, ktoré bude navrhovaná stavba rešpektovať a jej umiestnením nedôjde k ich znefunkčneniu.

### **Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti**

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti. Pamätihodnosti a pozoruhodnosti kultúrneho záujmu sa v širšom okolí hodnoteného územia zmeny viažu najmä na mesto Senec ako aj na dotknuté sídla v tomto okrese:

#### **Bernolákovo**

- Rímsko-katolícky kostol sv. Štefana z roku 1955,
- Kaplnka sv. Anny z roku 1835,
- Stĺp hanby zo 17. stor.

#### **Veľký Biel**

- Rímsko-katolícky kostol Svätého kríža z roku 1896,
- Kaplnka sv. Ladislava z roku 1732,
- Monumentálny barokový kaštieľ postavený v rokoch 1722–1725.

#### **Senec**

- Kostol sv. Mikuláša, najstaršia historicko-umelecká stavba z roku 1326, viackrát prestavaný,
- Turecký dom, renesančná kúria zo 17. storočia,
- Synagóga postavená v roku 1825,
- Kláštor piaristov – vidiecky kaštieľ (Hrubý Štift) z 2. pol.17. storočia,
- Stĺp hanby, vzácna pamiatka z rokov 1552 – 1556.

### **Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality**

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

Predchádzajúca charakteristika osídlenia dokladá bohaté osídlenie tohto regiónu v období praveku, protohistórie a stredoveku. Mnohé z lokalít nadobúdajú nadregionálny význam či už svojimi unikátnymi nálezmi alebo rozsahom výskumu. Rozmanitými stavebnými aktivitami dochádza nezriedka k poškodeniu, prípadne k úplnému zničeniu archeologických lokalít, ktoré sú právom chránené zákonom 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu. Aby sa predišlo ich likvidácii a tým k strate národného kultúrneho dedičstva, je potrebné lokality preskúmať archeologickým výskumom. Takáto situácia sa javí aj v prípade predmetnej stavby diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec, ktorá prechádza či už priamo, alebo okrajovo areálom niekdajších sídlisk/pohrebísk:

#### **Kat. územie Bernolákovo**

1) Poloha: Obora (km 17,6-18,4)

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba halštatská (kalenderberská kultúra), poloha: Obora,
- Druh lokality: sídlisko, situované na okraji pahorkatiny, datovanie: neolit (kultúra so staršou lineárnou keramikou), poloha: Obora,
- Druh lokality: pohrebisko – hroby, datovanie: staršia doba bronzová (staršia fáza nitrianskej kultúry), poloha: Obora,
- Druh lokality: pohrebisko - žiarové hroby na západnom svahu, datovanie: doba halštatská (kalenderberská kultúra), poloha: Obora,

- Druh lokality: pohrebisko - mohylníky/mohylové hroby, datovanie: doba halštatská (kalenderberská kultúra), poloha: Obora,
- Druh lokality: sídliskový objekt (pec), datovanie: stredovek (9.-10.stor.), poloha: Obora,
- Druh lokality: kostrové hroby, datovanie: stredovek (9.-10.stor.).

Popri známých náleziskách je odôvodnený predpoklad, že môžu byť v trase líniovej stavby objavené nové, doteraz nepoznané náleziská. 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.

Ďalej konštatujeme, že na ploche samotného riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti nie sú v súčasnosti známe a evidované žiadne geologické ani paleontologické náleziská.

## 6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

### Znečistenie ovzdušia

Na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplyvajú veľké a stredné zdroje znečistenia. Údaje o množstve vyprodukovaných emisií znečisťujúcich látok za roky 2011 až 2014 v okrese Senec sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov v okrese Senec za roky 2011 – 2014

Názov znečisťujúcej látky	Množstvo ZL(t) za rok 2011	Množstvo ZL(t) za rok 2012	Množstvo ZL(t) za rok 2013	Množstvo ZL(t) za rok 2014
Tuhé znečisťujúce látky	3,257	2,853	5,867	6,591
Oxidy síry (SO <sub>2</sub> )	0,066	1,035	4,591	5,317
Oxidy dusíka (NO <sub>2</sub> )	9,691	12,851	31,606	30,680
Oxid uhoľnatý (CO)	12,826	22,878	15,244	13,740
Organické látky (TOC)	14,550	16,835	42,578	38,968

(Zdroj: SHMU, 2016)

Tab.: Emisie základných znečisťujúcich látok ovzdušia v tonách podľa prevádzkovateľov v okrese Senec za rok 2014

Názov prevádzkovateľa	TZL	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	CO
Doprastav Asphalt, a.s.	2,360	0,001	0,503	7,048
Montostroj a.s.	0,969	0,001	0,226	0,091
PD Blatné	0,477	0,001	0,126	0,042
EUROBETON plus s.r.o.	0,475	-	-	-
AUSTRIA BETON WERK	0,392	-	-	-

(Zdroj: SHMU, 2016)

### Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Podľa Nariadenia vlády SR č. 617/2004 Z. z., riešené územie zmeny v predmetnom úseku situované v dotknutých k.ú. obcí na poľnohospodárskej pôde v okrese Senec je zaradené do zoznamu zraniteľných a citlivých oblastí (v zmysle zákona NR SR č.364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov).

#### Znečistenie povrchových vôd

Kvalita vody v širšom okolí je sledovaná na vodnom toku Dunaj a jeho prítokoch. Z hľadiska kvality povrchových tokov v hodnotenom území a jeho širšom okolí je možné pozorovať zvýšený obsah mikrobiologických ukazovateľov s nepriaznivými chemickými a fyzikálnymi ukazovateľmi - antropogénne znečistenie, úniky z kanalizácii, vyústenia ČOV (fenoly, NEL<sub>UV</sub>), poľnohospodárska výroba (SO<sub>4</sub><sup>+</sup>, CL, NO<sub>3</sub><sup>-</sup>). Kvalita vody v priľahlých tokoch je ovplyvňovaná hlavne intenzívnou poľnohospodárskou a industriálnou činnosťou. Nezanedbateľný vplyv na kvalitu povrchových vôd hodnoteného územia zmeny, majú aj prestupy kontaminovaných podzemných vôd z priemyselných areálov a skládok odpadov.

Medzi hlavné plošné zdroje znečistenia povrchových tokov v širšom okolí hodnoteného územia zmeny môžeme taktiež zaradiť napr.:

- osídlenia bez kanalizácie – septiky, priame vyústenie odpadových vôd do tokov,
- poľnohospodárske aktivity - používanie vysokých dávok priemyselných hnojív a prostriedkov na ochranu rastlín,
- splachy z urbanizovaných plôch – povrchové splachy,

- skládkovanie – skládky priemyselného odpadu, skládkovanie kalov z ČOV, nebezpečných odpadov a pod.,
- úprava tokov, bagrovanie, regulácia prítokov,
- atmosférické činitele,
- havárie,
- vodná erozívna činnosť, najmä na poľnohospodárskej pôde.

#### Znečistenie podzemných vôd

Kvalita podzemných vôd v nivných náplavoch je determinovaná interakciami medzi povrchovými a podzemnými vodami. Akosť podzemných vôd v hodnotenom území a jeho širšom okolí je ohrozovaná odpadovými vodami z priemyselných objektov, polutantmi z intenzívne využívaných plôch a havarijným znečistením tokov, čo sa prejavuje zvýšenou prítomnosťou železa a mangánu, ako aj zvýšeným obsahom síranov a dusičnanov vo vode.

Z hľadiska ohrozenia zásob podzemných vôd znečisťujúcimi látkami majú zastavané časti dotknutých sídiel a ich bezprostredné okolie v blízkosti vodných tokov vysoké riziko ohrozenia zásob podzemných vôd, územie mimo zastavaných častí sídiel má stredné až nízke riziko ohrozenia zásob podzemných vôd.

Trasa zmeny navrhovanej činnosti nie je trasovaná priamo cez lokality významných zachytených prirodzených výverov ani cez zdroje minerálnych vôd.

Trasa navrhovanej zmeny neprechádza cez žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani cez pásma hygienickej ochrany podzemných vodných zdrojov. V širšom okolí zmeny navrhovanej činnosti sa nachádza PHO Senec–Boldog a Bernolákovo, pozri aj kap. 6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území, Pásma hygienickej ochrany podzemných vodných zdrojov.

#### **Kontaminácia pôd a znečistenie horninového prostredia**

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti nie sú evidované významnejšie zdroje znečistenia horninového prostredia. Vzhľadom na charakter a využívanie lokality nepredpokladáme významné znečistenie horninového prostredia.

Podľa mapy kontaminácie pôd (In: Atlas krajiny SR, 2002) sú pôdy hodnoteného územia zmeny nekontaminované, kde geogénne podmienený obsah niektorých rizikových prvkov (Ba, Cr, Mo, Ni, V) dosahuje limitné hodnoty A.

#### **Zaťaženie územia hlukom**

Zdrojom hluku v hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti je najmä automobilová doprava na príľahlých komunikáciách (diaľnica D1, cesta I/61), poľnohospodárske aktivity, ťažobná činnosť a pod.

#### **Skládky, smetiská, devastované plochy**

Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v okrese Senec v roku 2013 v tonách sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v okrese Senec v roku 2013 (t)

Okres	spolu	Zhodnocov. materiálové [t]	Zhodnocov. energetické [t]	Zhodnocov. ostatné [t]	Zneškod. skládkov. [t]	Zneškod. spaľovaním bez energ. využitia [t]	Zneškod. ostatné [t]	Iný spôsob nakladania [t]
Senec	77 995,04	15 306,80	200,67	16 477,49	28 750,69	44,38	394,08	16 818,22

(Zdroj: cms.enviroportal.sk, 2016)

Na ploche riešeného územia zmeny sa nenachádzajú žiadne neriadené skládky odpadov.

### **Radónové znečistenie**

Podľa prognózy radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) prevláda v hodnotenom území zmeny nízke radónové riziko nad stredným radónovým rizikom.

### **Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka**

V okrese Senec patria medzi najčastejšie príčiny úmrtia choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby tráviacej sústavy, dýchacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti. Podobne ako v celej SR je v dotknutých okresoch zaznamenaný nárast alergií, najmä rinitídy sezónnej i celoročnej, bronchiálnej astmy, ale aj dermorespiračného syndrómu a potravinovej alergie.

## **IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických**

### **1. Vplyvy na obyvateľstvo**

Navrhovaná zmena je situovaná na území Bratislavského kraja, v okrese Senec. Navrhovanou zmenou bude dotknuté 3 sídelné útvary (obec Bernolákovo, obec Veľký Biel a mesto Senec).

Priamym vplyvom navrhovanej stavby bude vystavených celkovo 27 146 obyvateľov dotknutých obcí, čo predstavuje cca 38 % z celkového počtu obyvateľov dotknutého okresu. 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, t.j. 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 D1v 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 záhradkárskeho územia v k.ú. Senec v km 15,175 – 15,310 (28,775 – 28,910 D1) vľavo (pri výstavbe diaľnice je potrebné odstrániť všetky objekty záhradkárskej osady. V súčasnej dobe je záhradkárska osada nevyužívaná a husto zarastená) a v km 15,050 – 15,300 (28,650 – 28,900 D1) vpravo (pri výstavbe diaľnice je potrebné odstrániť všetky objekty záhradkárskej osady, ktoré sú umiestnené v mieste rozšírenia diaľnice D1 Bratislava - Senec. Celkovo sa jedná o 14 objektov). Dotknutí obyvatelia budú odškodnení 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.**

### **1.1. Prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce**

V rámci prerokovania správy o hodnotení sa vyjadrila aj dotknutá verejnosť, ktorá v znesla pripomienky, ale nesúhlas s navrhovanou stavbou nebol vyjadrený. V rámci územného konania boli vznosené pripomienky, ktoré boli zapracované do právoplatného rozhodnutia o umiestnení stavby. Z pohľadu súladu s územnoplánovacou dokumentáciou je nasledovný:

#### Bratislavskýsamosprávny 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:

- **Bernolákovo** – Súčasný platný územný plán obce Bernolákovo bol schválený obecným zastupiteľstvom uznesením číslo 7/95 zo dňa 13.12.1995. Dynamický vývoj sídla si v priebehu posledných rokov vyžiadala prehodnotiť aktuálnosť funkčného riešenia v niektorých lokalitách sídelného útvaru ako i zahrnúť nové vhodné lokality do územného plánu sídelného útvaru Bernolákovo. Ďalej boli schválené nasledovné zmeny a doplnky: 1/2002, 1/2004, 2/2004, 1/2006, 1/2007, 2/2007, 1/2008, 1/2009, 2/2009, 3/2009, 1/2010, 1/2011, 1/2012, 1/2013, 1/2014 a 2/2014.

V rámci územného plánu obce Bernolákovo je diaľnica D1 v grafickej časti premietnutá a definovaná ako diaľnica s kolektormi (D 33,5/120, C 9,5/80).

- **Veľký Biel** – na predmetné riešené územie bol vypracovaný a schválený ÚPN obce Veľký Biel zo dňa 10. 12. 1998. Neskôr sa vypracovala Zmena a doplnok č. 1/2007 ÚPN obce Veľký Biel (ateliér Feník-Turányi-Rehák, Nitra, 2007) a Zmeny a doplnky č. 1/2008 územného plánu obce Veľký Biel – lokalita č. 4 (Ing.arch. D. Drábeková, 2008).

V platnej územnoplánovacej dokumentácii je premietnutý len súčasný koridor diaľnice D1.

- **Senec** – doteraz schválenou územno-plánovacou dokumentáciou mesta sú:
  - Územný plán mesta Senec, schválený v roku 1987,
  - Územný plán mesta Senec, Zmeny a doplnky č. 1/2002 (NOVAARCH, architektonická kancelária, Bratislava),

- Zmeny a doplnky územného plánu mesta Senec č. 1/2006 (NOVAARCH, architektonická kancelária, Bratislava),
- Zmena a doplnok územného plánu mesta Senec č. 1/2007 (NOVAARCH, architektonická kancelária, Bratislava).
- V súčasnosti je v procese schvaľovania nový územný plán mesta Senec (HUGPRO, s.r.o., Bratislava, 09/2014)

V rámci územného plánu mesta Senec je diaľnica D1 v grafickej časti premietnutá a definovaná ako diaľnica a kolektory. V rámci textovej časti definovaná ako 6-pruh s kolektormi.

## **2.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 NO<sub>2</sub>, 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 imisíí NO<sub>2</sub>, 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 hlukovej záťaže a navrhnutých protihlukových opatrení je zmena navrhovanej činnosti realizovateľná.

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

### 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 vyššie uvedeného môžeme konštatovať, že vplyvy zmeny na vodné pomery budú v území akceptovateľné a realizovateľné. 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.**

### Havárie

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 zídania 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 mechanizmoch, staveniskovej doprave a pod. Predísť takýmto havarijným situáciám je možné dodržiavaním organizačných a bezpečnostných opatrení na stavenisku, pravidelnou kontrolou a údržbou stavebných mechanizmoch, 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 agroceenózach a pod.). Prevažná časť trasy zmeny navrhovanej činnosti prechádza cez agroceenózy.

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 krajinej štruktúry bola na predmetnom úseku diaľnice D1 vytipovaná 1 poloha ekoduktu, v 9.1 km. Ekodukt na diaľnici 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. Realizácia ekoduktu je podmienená monitoringom bioty. 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 a akceptovateľné. 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 priľahlom 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 sadovníckou 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 územianepredpokladá.

### **3. 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 využívanej krajine.

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

#### **4. 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 priľahlé 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, 03/2016) 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 h

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 h

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 h

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 h

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 h

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 h

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 prehodnotenú 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.**

## **5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia**

### **5.1. 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.**

### **5.2. Európska sieť chránených území (lokality 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 SKUEV0089 Martinský les ležiace severne vo vzdialenosti cca 250 - 440 m v polohe cca 13,8 – 15,8 km stavby, resp. chránené vtáčie územie SKCHVU014 Malé Karpaty ležiace severne cca 6,10 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 líniovej stavby a ani navrhované opatrenia.

**Stavba nemiená 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.**

### **5.3. Medzinárodná sieť chránených území (lokality RAMSAR)**

Hodnotené územie nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

### **5.4. 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.**

## 6. Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti

Tab.: Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti

<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Charakteristika vplyvu</b>	<b>Porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s pôvodnými vplyvmi posudzovanými v správe o hodnotení, DÚR, DSZ</b>
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.
Urbánny 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/trasudiaľnice D1 v úseku Bratislava, Vajnory – Senec a rešpektuje existujúce príľahlé chránené územia, migráciu zveri, ako aj väzby medzi identifikovanými prvkami ÚSES v území.**

**Hodnotenú 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.**

## V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“, je spracované podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Pre vypracovanie predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola podkladom Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 02 a 03/2016).

### **5.1. Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti**

Navrhovaná zmena je situovaná na území Slovenskej republiky, na území Bratislavského kraja, v okrese Senec a v k.ú.: Bernolákovo, Malý Biel, Veľký Biel a Senec.

### **5.2. Základné údaje o stavbe**

Predmetné úseky zmeny navrhovanej činnosti boli už v minulosti posudzované 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).

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

Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR, DSZ nemení koridor diaľnice D1 v predmetnom úseku Bratislava – Senec, km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1).

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 kríženia diaľnic D1 a D4.

### **5.3. Stručný popis zmeny navrhovanej činnosti**

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)“. Prvý stavebný úsek nie je predmetom tohto oznámenia o zmene, bude posudzovaný samostatne v rámci vlastného oznámenia o zmene.

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

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 navrhutej 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 kríženia 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 kríženia 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 navrhutej križovatky Ivanka sever si taktiež vyžiadal 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 dopravnoinžinierskych údajov a potreby zachovania „Funkčnej úrovne“ diaľnice, vznikla potreba zväčšiť počet pruhov od križovatky Ivanka sever po križovatkou 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 pásmom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrskym 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.

V priestore križovatky Senec prišlo taktiež k úprave dĺžky kolektorov, ktoré v tomto návrhu slúžia len pre zabezpečenie priepletu a sú fyzicky oddelené od priebežných pásov diaľnice. Smerové a výškové vedenia kolektorov bolo optimalizované s rešpektovaním vybudovanej „Nulte etapy križovatky Senec“.

Z dôvodu zmeny koncepcie jazdných pruhov a možnosti výstavby križovatky Senec ako aj z dôvodu výhľadového rozšírenia cesty II/503 stavu prišlo k novému riešeniu úpravy cesty II/503 (SO 123-00) a mostného objektu SO 211-00. Prišlo k zmene návrhovej kategórie cesty II/503 z C9,5/60 na C22,5/80. Vzhľadom na túto zmenu a možnosti organizácie dopravy počas výstavby bude most budovaný ako dva samostatné mosty, vzdialené od seba tak aby bolo možné vybudovať nový počas prevádzky pôvodného, ten následne zdemolovať a postaviť druhý nový na mieste starého. K vzájomnej vzdialenosti mostov je prispôsobené šírkové usporiadanie cesty SO 123-00.

V priestore križovatky a za križovatkou Senec prišlo taktiež k úprave rozsahu zárubných múrov SO 255-10 a 255-20. Zárubné múry v DÚR navrhnuté ako pilótové steny sú teraz navrhnuté ako klincovaný svah s lavičkami a gabiónovou pohľadovou časťou.

Na konci trasy prišlo k demolácii malého odpočívadla Senec a v tomto mieste bude vybudovaná časť retenčných nádrží slúžiaca k odvodneniu diaľnice (SO 501-01).

Ukončenie stavby a napojenie na konci úseku na plánovanú prestavbu križovatky Blatné bude realizované formou zmeny vonkajšieho jazdného pruhu na odbočovací a zaraďovací pruh križovatky Blatné. Toto riešenie si vyžiada zmenu a prispôsobenie dĺžky zaraďovacieho a odbočovacieho pruhu križovatky Blatné v stavbe MÚK Blatné.

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.

#### **5.4. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva**

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

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.

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.

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

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

Na základe vyššie uvedeného môžeme konštatovať, že vplyvy zmeny na vodné pomery budú v území akceptovateľné a realizovateľné. 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.

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

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

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

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

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.

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.

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

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

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

Vplyvy zmeny na priemyselnú výrobu budú pozitívne a ostávajú porovnateľné s pôvodným návrhom riešenia stavby v správe o hodnotení a DÚR.

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.

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

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

Stavba nemení 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.

Vplyvy stavby na ochranné pásma ostávajú bez zmeny.

### **Záverečné zhodnotenie**

**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 kríženia diaľnic D1 a D4.**

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

## VI. Prílohy

### 1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Predmetné úseky zmeny navrhovanej činnosti boli už v minulosti posudzované 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“, číslo 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).

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

### 2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

K predkladanému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti je priložená:

- Celková situácia - ortofotomapa (1:5 000); č. prílohy 1,
- Celková situácia - ortofotomapa (1:5 000); č. prílohy 2,
- Celková situácia (1:10 000); č. prílohy 1,
- Celková situácia (1:10 000); č. prílohy 2,  
– mapové prílohy sú súčasťou dokumentácie DSP „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016).

V digitálnej verzii, ktorá bude umiestnená na [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk), sa nachádzajú aj mapy v mierke 1:1 000.

### 3. Výpis z katastra nehnuteľností

Parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti v jednotlivých katastrálnych územiach dotknutých obcí sú uvedené v prílohách tohto oznámenia o zmene.

### 4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

- Dopravno-inžiniersky prieskum, Sprievodná správa (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016).
- CD príloha:  
Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec,

rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016).

## VII. Dátum spracovania

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované v mesiaci apríl až november roku 2016.

## VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Spracovateľom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je firma EKOJET, s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava.

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Tomáš Šembera  
Ing. Ivan Šembera, CSc.

Spoluriešitelia:

Mgr. Viktor Bálint  
Mgr. Jana Hrabovská

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....  
Mgr. Tomáš Šembera,  
za spracovateľa oznámenia o zmene navrhovanej činnosti

## IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....  
Ing. Juraj Valent  
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ

.....  
Ing. Ladislav Dudáš, PhD.  
podpredseda predstavenstva

## Zoznam príloh:

- Celková situácia - ortofotomapa (1:5 000); č. prílohy 1
- Celková situácia - ortofotomapa (1:5 000); č. prílohy 2
- Objektová skladba diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec,
- Popis zmien objektov stavby,
- Parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti,
- Dopravno-inžiniersky prieskum, Sprievodná správa (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016),
- CD príloha:  
Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016), vrátane mapových príloh - Celková situácia (1:10 000); č. prílohy 1 a 2.

## **OBSAH**

<b>Úvod</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Údaje o navrhovateľovi</b> .....	<b>3</b>
<b>II. Názov zmeny navrhovanej činnosti</b> .....	<b>3</b>
<b>III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti</b> .....	<b>3</b>
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti .....	3
2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch .....	3
2.1. Zmena navrhovanej činnosti, stručný opis technického a technologického riešenia .....	5
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie .....	11
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov .....	12
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice .....	12
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí .....	12
6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území .....	13
6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria .....	25
6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia .....	27
6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia .....	34
<b>IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických</b> .....	<b>37</b>
1. Vplyvy na obyvateľstvo .....	37
2. Vplyvy na prírodné prostredie .....	39
3. Vplyvy na krajinu .....	43
4. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme .....	44
5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia .....	48
6. Charakteristika najzávažnejších možných vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti .....	39
<b>V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie</b> .....	<b>51</b>
<b>VI. Prílohy</b> .....	<b>57</b>
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia .....	57
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe .....	57
3. Výpis z katastra nehnuteľností .....	57
4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti .....	57
<b>VII. Dátum spracovania</b> .....	<b>59</b>
<b>VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia</b> .....	<b>59</b>
<b>IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa</b> .....	<b>59</b>



**Zoznam príloh:.....60**

- Celková situácia - ortofotomapa (1:10 000); č. prílohy 1,
- Celková situácia - ortofotomapa (1:10 000); č. prílohy 2,
- Objektová skladba diaľnice D1 v úseku Bratislava – Senec,
- Popis zmien objektov stavby,
- Parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti,
- Dopravno-inžiniersky prieskum, Sprievodná správa (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016),
- CD príloha:  
Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 2. úsek km 5,359 – 16,000 (18,959 – 29,600 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, 03/2016), vrátane mapových príloh - Celková situácia (1:10 000); č. prílohy 1 a 2.