



## **Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva**

**Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie**  
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

---

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

### **ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**

Číslo: 612/2019-1.7/zg  
(35178/2019, 35179/2019-int.)

#### **I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

##### **1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť a. s.

##### **2. Identifikačné číslo**

35 919 001

##### **3. Sídlo**

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

## **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

### **1. Názov**

Diaľnica D2 - Protihluková stena Lamač

### **2. Účel**

Účelom zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D2 - Protihluková stena Lamač“ (ďalej len „zmena navrhovanej činnosti“) je výstavba dočasnej protihlukovej steny s cieľom znížiť hlukovú záťaž z cestnej dopravy vo vymedzenom úseku diaľnice D2.

### **3. Užívateľ**

Motoristická verejnosť

### **4. Umiestnenie**

Kraj: Bratislavský  
Okres: Bratislava  
Obec: Bratislava  
Katastrálne územie: Lamač a Dúbravka  
Parc. č.: 661/1, 661/2, 662/1, 662/2, 663/1, 663/2, 665/1, 1834, 3496/13, 666/10, 619/7, 620/13, 620/15, 621/8, 622/12, 622/14, 623/8, 624/8, 625/7.

Začiatok stavby je napojený na existujúcu diaľnicu D2 v úseku Bratislava, Lamačská cesta – Staré Grunty v km 55,071, v priestore križovania s komunikáciou II/505. V km cca 55,603 D2 križuje železničnú trať č. 110 – Bratislava – Kúty – Břeclav, v km cca 55,825 križuje diaľnica D2 poľnú cestu (plánovanú miestnu obslužnú komunikáciu), ďalej v km cca 57,264 miestnu obslužnú komunikáciu, ktorá sa napája na cestu I/2 (Lamačská cesta). Koniec stavby sa nachádza na existujúcej diaľnici D2 v km 57,827 pred čerpacou stanicou pohonných látok.

### **5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti**

Termín začatia výstavby: 01/2022  
Termín skončenia výstavby: 06/2024  
Termín začatia prevádzky: 06/2024  
Termín skončenia prevádzky: 2034

### **6. Stručný popis technického a technologického riešenia**

#### ***Stručný popis pôvodnej činnosti***

Diaľnica D2 v predmetnom úseku Bratislava – Lamač bola uvedená do prevádzky v roku 1973, pričom ochrana okolitého urbanizovaného územia pred hlukom z dopravy nebola dostatočne zabezpečená, a to aj napriek významnému nárastu dopravných intenzít v poslednom desaťročí. V prípade, že by sa zmena navrhovanej činnosti nerealizovala hluková záťaž obyvateľstva

dotknutých častí v príslušnom obytnom prostredí líniovej stavby by sa naďalej zvyšovala.

### **Stručný popis zmeny navrhovanej činnosti**

Zmena navrhovanej činnosti predstavuje výstavbu protihlukovej steny (ďalej len „PHS“) na diaľnici D2, ide o stavbu dočasnú, ktorá bude slúžiť počas obdobia, kým nebude dobudovaný 6-pruh na diaľnici D2. Po sprevádzkovaní diaľnice na 6-pruh budú realizované finálne protihlukové opatrenia, ktorých rozsah bude spresnený a bližšie špecifikovaný v rámci projektovej prípravy realizácie rozšírenia diaľnice D2 na 6-pruh.

Pri budovaní PHS dôjde k úprave trasy diaľnice D2 v úseku km 55,071 až 57,827. Úprava diaľnice D2 v predmetnom úseku bude spočívať v rozšírení diaľnice D2 v mieste existujúcej nespevnenej krajnice na potrebnú šírku 2,35 m pre funkčné osadenie mobilnej PHS a v spevnení podlažia stredového deliaceho pásu. Dĺžka upravovaného úseku diaľnice je 2,756 km, pričom:

- začiatok rozšírenia diaľnice D2 je v km 55,071
- koniec rozšírenia diaľnice D2 je v km 57,827
- začiatok úseku PHS na diaľnici D2 je v km 55,080
- koniec úseku PHS na diaľnici D2 je v km 57,817.

Realizáciou protihlukových opatrení sa nemenia jednotlivé väzby na okolité urbanizované plochy, zároveň ostávajú zachované všetky križovania s existujúcou cestnou i železničnou sieťou. Výškové vedenie trasy diaľnice D2 sa pri budovaní dočasnej mobilnej PHS nezmení.

Zmena navrhovanej činnosti pozostáva z nasledovných stavebných objektov, resp. prevádzkových súborov:

- 030-00 Vegetačné úpravy diaľnice;
- 101-00 Diaľnica D2;
- 102-00 Preložky portálov DZ;
- 103-01 Trvalé dopravné značenie;
- 103-02 Dočasné dopravné značenie;
- 201-00 Most na diaľnici nad železničnou traťou Bratislava – Břeclav, ev. č. D2-113 km 55,617;
- 202-00 Most na diaľnici nad mestskou komunikáciou, ev. č. D2-114 km 55,829;
- 203-00 Most na diaľnici nad mestskou komunikáciou, ev. č. D2-115 km 57,269;
- 240-00 Zárubné múry;
- 290-00 Protihlukové opatrenia;
- 602-00 Prekládka VN kábla ZSDIS v km 55,632 – 56,088;
- 610-00 Prekládka kábla Slovak Telekom v km 55,068 – 57,828;
- 620-00 Úprava verejného osvetlenia;
- 690-01 Úprava ISD;
- 690-02 Úprava optického kábla HMSR Bratislavy.

V súvislosti s výstavbou dočasnej protihlukovej bariéry budú zriadené dve zariadenia staveniska, ktoré budú situované tak, aby boli prístupné z okolitých komunikácií, pričom návrh stavebných dvorov vychádza zo spôsobu využívania týchto plôch, z predpokladaných potrieb dodávateľa, ako aj z konfigurácie terénu. Pre zariadenie staveniska sú v zmysle projektovej dokumentácie stavby navrhované 2 lokality:

- Prvý stavebný dvor (ZS 1) je navrhnutý na ploche v blízkosti križovania cesty II/505 a diaľnice D2 na pozemkoch s parc. č.: 644/306, 644/441, 644/443, 644/502 (ostatné plochy), v katastrálnom území Lamač. Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby, ktorý je potrebné pred začatím stavby majetkovoprávne vysporiadať.

- Druhý stavebný dvor (ZS 2) je navrhnutý na spevnenej ploche pri čerpacej stanici pohonných látok Slovnaft v km cca 57,900 na parcele č. 666/6 (zastavaná plocha a nádvorie), v katastrálnom území Lamač. Vlastníkom pozemku je NDS a. s. Po zriadení stavebného dvora bude naďalej zachovaná obsluha ČSPL vrátane parkovacích plôch pre osobnú i nákladnú dopravu.

#### Zemné práce

Stará vozovka existujúcej diaľnice D2 v dotknutom úseku stavby sa v miestach preplátovania s novou vozovkou vyfrézuje v hrúbke 40 mm, pričom vyfrézovaný materiál môže byť spätne použitý do podsýpaných vrstiev vozovky. Odhumusovanie sa zrealizuje v hrúbkach 100 mm. Odstránená humusová vrstva sa dočasne uloží na depóniu humusu v rámci plochy v dočasnom zábere – zariadenie staveniska (ZS1). Humusová vrstva sa spätne použije na zahumusovanie svahov telesa po realizácii navrhovanej činnosti. Svahy telesa sa spätne zahumusujú hrúbkou 200 mm a zatravnia.

#### Protihlukové opatrenia – realizácia mobilnej PHS

Na základe navrhnutých protihlukových opatrení vyplývajúcich z akustických štúdií sú v trase diaľnice D2 v km 55,080 – 57,827 navrhnuté mobilné protihlukové steny umiestnené na ľavej a pravej spevnenej krajnici a tiež v strednom deliacom páse líniovej stavby.

Protihlukové steny sú tvorené použitím kombinovaného systému PHS a betónového zvodidla. Konštrukcia sa pokladá priamo na spevnený povrch bez nutnosti budovania základov alebo fixovania PHS k terénnemu podkladu. Mobilná PHS je navrhnutá ako voľne stojaca stena tvaru obráteného písmena T. Stena je vsadená do diaľničného zvodidla typu New Jersey uloženom na jeho podstavci smerom k vozovke.

Parametre navrhnutých protihlukových opatrení v podobe mobilnej PHS, navrhutej po oboch stranách diaľnice D2 a tiež v strede diaľnice D2, sú nasledovné (parametre o výške a dĺžke sú prevzaté z odborného posudku):

PHS vľavo:

Staničenie	Výška PHS	Dĺžka PHS	Plocha PHS
55,080 – 55,365 km	3,0 m	285 m	855 m <sup>2</sup>
55,365 – 57,797 km	4,0 m	2 432 m	9 728 m <sup>2</sup>
		Spolu: 2 717 m	Spolu: 10 583 m <sup>2</sup>

PHS vpravo:

Staničenie	Výška PHS	Dĺžka PHS	Plocha PHS
55,080 – 55,615 km	3,5 m	535 m	1 872,5 m <sup>2</sup>
55,615 – 57,809 km	4,0 m	2 194 m	8 776,0 m <sup>2</sup>
		Spolu: 2 729 m	Spolu: 10 648,5 m <sup>2</sup>

PHS v strede diaľnice:

Staničenie	Výška PHS	Dĺžka PHS	Plocha PHS
55,080 – 55,365 km	3,5 m	285 m	997,5 m <sup>2</sup>
55,365 – 57,817 km	4,0 m	2 452 m	9 808,0 m <sup>2</sup>
		Spolu: 2 737 m	Spolu: 10 805,5 m <sup>2</sup>

Súhrnne je celková dĺžka navrhnutých PHS v posudzovanom úseku diaľnice D2 8 183 m.

Navrhované protihlukové opatrenia sú dočasné do doby sprevádzkovania diaľnice D2 na 6-pruh, kedy budú v danom úseku prijaté a realizované nové/finálne protihlukové opatrenia, ktorých rozsah bude spresnený a bližšie špecifikovaný v rámci projektovej prípravy realizácie rozšírenia diaľnice D2 na 6-pruh. Navrhovaná PHS má max. výšku 4,0 m, ide o certifikovanú mobilnú protihlukovú stenu, ktorá okrem zníženia hluku v predmetnom úseku diaľnice D2 zabezpečí zvýšenie bezpečnosti dopravnej prevádzky. Stavba bude umiestňovaná do tesnej blízkosti dopravných prúdov na D2 s cieľom minimalizácie zásahu do cestnej zelene. V súčasnosti iné protihlukové opatrenia (iný modifikovaný variant - PHS s vyššou výškou ako 4 m) v danom úseku diaľnice D2 nie je možné vzhľadom na plánované rozšírenie diaľnice realizovať.

Navrhnuté technické riešenie realizácie protihlukových opatrení na diaľnici D2 si nevyžiada demoláciu obytných objektov ani priemyselných areálov.

### Úpravy mostov

V mieste mostných objektov nie je možné použiť systém mobilných protihlukových stien. Z tohto dôvodu budú na mostoch použité záchytné bezpečnostné zariadenie – mostné zvodidlo s integrovanou PHS. Za týmto účelom bude potrebné zhotoviť na moste nové rímasy, na ktoré budú mostné zvodidlá ukotvené. Úpravy v trase zmeny navrhovanej činnosti budú realizované na 3 mostných objektoch:

- Most na diaľnici nad železničnou traťou Bratislava – Břeclav, ev. č. D2-113 km 55,617, dĺžka premostenia 19,0 m;
- Most na diaľnici nad mestskou komunikáciou, ev. č. D2-114 km 55,829, dĺžka premostenia 27,2 m;
- Most na diaľnici nad mestskou komunikáciou, ev.č. D2-115 km 57,269, dĺžka premostenia 36,2 m.

### Zárubné múry

Zárubný múr je navrhnutý z dôvodu eliminácie vzniku nových záberov diaľnice počas rozšírenia cestného telesa a tiež pre stabilizáciu zárezu v päte svahu. Vzhľadom na terénne podmienky daného územia je konštrukcia zárubného múra rozdelená na tri úseky:

- Zárubný múr v km 56,173 00 – 56,754 11 D2 vpravo, celková dĺžka 582 m;
- Zárubný múr v km 56,844 40 – 57,030 43 D2 vpravo, celková dĺžka 188 m;
- Zárubný múr v km 56,387 55 – 57,054 68 D2 vľavo, celková dĺžka 663 m.

Zárubný múr je navrhnutý ako gabiónová konštrukcia výšky 2 m, zložená z dvoch na sebe uložených košov. Múr bude uložený pod sklonom 5°, plošne založený na zhutnenom štrkopieskovom podsype premennej mocnosti (min. 0,30 m).

Plochy dočasného záberu budú po ukončení stavby rekultivované. Z pozemkov rekultivácie budú odstránené všetky dočasné stavby, pevné a mobilné objekty, zvyšky stavebných materiálov, spevnené plochy vrátane podkladných a podsypových vrstiev. Základom rekultivácie je spätné zahumusovanie plôch.

Zmena navrhovanej činnosti zahŕňa aj vegetačné úpravy, ktoré budú zrealizované na celej ploche riešeného územia, na svahoch a násypoch a plôch dotknutých navrhovanou činnosťou. Vzhľadom na stiesnené pomery za novovybudovanými PHS sa navrhuje zatrávnenie dotknutých plôch.

### III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie správy o hodnotení

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) vydalo podľa § 29 ods. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon o posudzovaní vplyvov“) a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 1949/2017-1.7/jm (17395/2017) zo dňa 16. 04. 2017, ktorým rozhodlo, že sa zmena navrhovanej činnosti uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť 24. 05. 2017.

Dňa 09. 06. 2017 sa konalo na MŽP SR prerokovanie rozsahu hodnotenia zmeny navrhovanej činnosti.

MŽP SR po prerokovaní s navrhovateľom určilo podľa § 30 zákona o posudzovaní vplyvov rozsah hodnotenia zmeny navrhovanej činnosti č. 1949/2017-1.7/jm (26761/2017) zo dňa 09. 06. 2017.

Správu o hodnotení zmeny navrhovanej činnosti (ďalej len „správa o hodnotení“) podľa prílohy č. 11 k zákonu o posudzovaní vplyvov a na základe rozsahu hodnotenia č. 1949/2017-1.7/jm (26761/2017) zo dňa 09. 06. 2017 vypracovala v júli 2018 spoločnosť EKOJET s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava.

Správa o hodnotení obsahuje nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa zmena navrhovanej činnosti neuskutočnila) a jeden variant riešenia zmeny navrhovanej činnosti.

#### 2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) predložil správu o hodnotení podľa § 31 zákona o posudzovaní vplyvov na MŽP SR dňa 31. 07. 2018.

MŽP SR, listom č. 1826/2018/1.7/zl.up (51122/2018) zo dňa 24. 09. 2018 upovedomilo podľa § 18 ods. 3 správneho poriadku známych účastníkov konania, že dňom doručenia správy o hodnotení začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR listom č. 1826/2018-1.7/zl (43546/2018, 43547/2018-interný) zo dňa 06. 08. 2018 zaslalo na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov správu o hodnotení prostredníctvom informácii o zverejnení na webovom sídle MŽP SR, nasledovným subjektom procesu posudzovania: *rezortnému orgánu* (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry), *povoľujúcemu orgánu* (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Mestská časť Bratislava – Lamač, stavebný úrad, Mestská časť Bratislava – Dúbravka, stavebný úrad), *dotknutým orgánom* (Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, Sekcia dopravy, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia majetku a infraštruktúra, Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných

komunikácií, Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Dopravný úrad, divízia civilného letectva) a na vyjadrenie Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny; sekcii ochrany prírody biodiverzity a krajiny. *Dotknutej obci* (Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, odd. stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov) bola správa o hodnotení doručená v listinnej forme. Účastníkovi konania Kláre Hornišovej bolo doručené Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.

MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov zverejnilo správu o hodnotení na webovom sídle MŽP SR [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) dňa 07. 08. 2018.

MŽP SR upozornilo dotknutú obec aby podľa § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov informovala o doručení správy o hodnotení verejnosť a to do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení a zároveň zverejnila všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámila, kde a kedy je možné do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky, a aby označila miesto, kde sa môžu podávať. MŽP SR zároveň požiadalo dotknutú obec, aby v spolupráci s navrhovateľom, podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, zabezpečila verejné prerokovanie navrhovanej činnosti a prizvala naň okrem verejnosti, aj zástupcov príslušného orgánu, rezortného orgánu a dotknutých orgánov. Súčasne bola dotknutá obec upozornená, že termín a miesto verejného prerokovania je dotknutá obec povinná, podľa § 34 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním.

Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava podľa § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov zverejnila správu o hodnotení na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle od 17. 08. 2018 do 16. 09. 2018. V týchto dňoch bolo možné do správy o hodnotení nahliadnuť na prízemí budovy Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, v priestoroch služieb občanom /FRONT OFFICE.

### **3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou**

Verejné prerokovanie podľa § 34 zákona o posudzovaní vplyvov sa uskutočnilo dňa 05. 09. 2018 o 16,30 hod. v budove Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. č. 1, v miestnosti č. 107. Termín a miesto verejného prerokovania oznámila dotknutá obec pozvánkou č. MAGS OSRMT 35 035/2018 - 400 301, OSRMT 20/18/vl. zo dňa 21. 08. 2018, verejnosť bola o verejnom prerokovaní informovaná spôsobom v mieste obvyklým, a to 10 dní pred jeho konaním. Podľa prezenčnej listiny sa na verejnom prerokovaní zúčastnilo 11 osôb.

Verejné prerokovanie prebehlo štandardným spôsobom, v úvode Ing. S. Tokoš zrekapituloval doterajšie kroky v procese posudzovania vplyvov z polohy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava. Následne bola predstavená posudzovaná činnosť, zodpovedný riešiteľ za spracovanie správy o hodnotení Mgr. T. Šembera prezentoval informácie o zmene navrhovanej činnosti najskôr v mene navrhovateľa a následne odprezentoval obsah správy o hodnotení. V rámci informácii týkajúcich sa posudzovanej činnosti zhrnul zásadné fakty objasňujúce variant mobilnej protihlukovej steny.

Po predstavení posudzovanej činnosti otvoril Ing. S. Tokoš diskusiu, v ktorej odzneli diskusné príspevky tematicky sa týkajúce posudzovanej činnosti.

V rámci diskusie pán F. Urban požadoval aby sa PHS posunula za krematórium, o 500 m na sever, najlepšie až po Záhorskú Bystricu, a aby sa na výrobu PHS využila technológia slovenskej firmy STERED z Krajného z cirkulárnej ekonomiky, recyklát z autosedačiek PSA Peugeot, ktorý spĺňa parametre pre rok 2024, ide o predajnú a otestovanú slovenskú technológiu. Takáto PHS by mala pohlcovať hluk, vibráciu a plnila by ďalšie funkcie – vodozádržnú, dá sa ochladzovať diaľnica (neprehrieva sa) a znižovať prašnosť, je využiteľná ako zelená stena. Ďalej uviedol, že v prípade využitia novej technológie STERED navrhuje, aby osvetlenie diaľnice včleniť priamo do protihlukovej steny.

K presunutiu PHS navrhovateľ uviedol, že v správe o hodnotení je uvedený úsek, na ktorý bola správa o hodnotení spracovaná, v tomto konaní sa to nedá rozšíriť. K výrobe PHS navrhovateľ uvádza, že každá mobilná PHS musí mať príslušné certifikáty bezpečnosti a odporúča firme STERED, aby takéto certifikáty mala. Na dodávateľa PHS bude vykonané výberové konanie, avšak navrhovateľ poukázal na to, že obstarávateľ nesmie do verejného obstarávania zadať konkrétne prvky a názov konkrétnej firmy.

Do diskusie sa pripojil aj p. B Selčan (obyvateľ Lamača), ktorý upozorňoval na zvyšujúcu sa intenzitu hluku, podľa jeho názoru navrhované riešenie PHS nič nevyrieši. Navrhuje predĺženie PHS až po úsek tunelu Sitina.

K uvedenej téme sa vyjadril T. Šembera, ktorý uvádza, že predĺženie nie je možné začleniť do tohto projektu, koncom 2018 by sa mali spracovať merania hluku, na základe ich výsledkov sa bude problém riešiť.

Pán D. Valentovič upozorňuje, že intravilán miest má byť ošetrovaný podľa EÚ legislatívy tak, že ak prechádza intravilánom diaľnica, musí mať vybudované PHS, preto žiada riešiteľov, aby využili legislatívne podmienky ktoré predpisuje EÚ-zákonodarstvo.

Pán M. Poláš (z referátu životného prostredia, Mestská časť Bratislava – Lamač) mal otázku, prečo výstavba PHS je naplánovaná až na rok 2022.

K uvedenej otázke sa vyjadrila p. Papcunová, ktorá premietla harmonogram – časový legislatívny proces výstavby.

Pán F. Urban navrhuje ďalšie technické riešenia PHS.

Na všetky prezentované otázky boli počas diskusie uvedené odpovede a objasnenia daných situácií. Niektoré otázky sa opakovali aj v stanoviskách zaslaných k správe o hodnotení.

Diskusiu a verejné prerokovanie ukončil Ing. Stanislav Tokoš.

Z priebehu verejného prerokovania bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou doručený na MŽP SR dňa 18. 09. 2019.

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

Podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov boli na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská k správe o hodnotení navrhovanej činnosti:

**Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava** (list č. MAGS OSRMT 50848/18-393823, OSRMT 817/18, EIA č. 30 zo dňa 22. 08. 2018, doručený dňa 30. 08. 2018)



Z hľadiska územného plánovania:

- Navrhovaná PHS je situovaná v koridore dopravnej stavby diaľnice D2. Budovanie PHS s cieľom zníženia hlukovej záťaže z prevádzky diaľnice D2 nie je v rozpore s územným plánom.
- Z hľadiska funkčného využitia predloženú správu o hodnotení berie na vedomie.

Z hľadiska dopravného inžinierstva

Z hľadiska riešenia verejného dopravného bavenia k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Upozornenie: predložená správa o hodnotení neobsahuje situáciu so zakreslením polohy stavebných dvorov. Podľa uvedených parcelných čísel je plocha stavebného dvora ZS1 umiestnená na pozemkoch polyfunkčného územia Lamačská brána – Bory pri objekte Bory Mail a okolo Showroom Volvo Bory.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok

K zložkám životného prostredia:

Zeleň, tvorba krajiny – vegetačné úpravy budú zrealizované na celej ploche riešeného územia, na svahoch a násypoch a plochách dotknutých zmenou navrhovanej činnosti. Zakladanie trávnikov bude realizované na zahumusovaných plochách svahov, pred zatrávnením bude povrch zhutnený - bez pripomienok.

Ochrana prírody a krajiny, ÚSES:

- Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nepredstavuje žiadne negatívne vplyvy na chránené územia, na prvky ochrany prírody a tvorby krajiny, územia siete Natura 2000, Územný systém ekologickej stability, Ramsarské lokality, biotopy ap. - bez pripomienok.
- Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (EKOJET, s.r.o., 06/2018) deklaruje, že zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje nepriaznivý vplyv na predmety ochrany, integritu a koherenciu území Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany. Berie na vedomie.

Ovzdušie:

- Pre potreby zmeny navrhovanej činnosti bola spracovaná rozptylová štúdia (VALERON Enviro Consulting s.r.o., 2018), kde sa konštatuje, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok v oboch variantoch na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty. Berie na vedomie.
- Osadenie mobilnej PHS zabezpečí priaznivý vplyv na rozptyl emisií. Stena vytvorí bariéru, ktorá ovplyvní koncentráciu plyných látok priamo v trase diaľnice D2 tak, že PHS vytlačí plyné znečisťujúce látky smerom nahor mimo dýchacej zóny a tak zabezpečí redukciu týchto látok v tesnej blízkosti za stenou, kde dochádza k zníženiu koncentrácie. Uvedené berie na vedomie a hodnotí pozitívne.

Vody:

Odvedenie odpadových vôd z povrchového odtoku – nemení sa súčasný spôsob odvádzania v riešenom úseku telesa diaľnice D2. Diaľnica D2 bude odvodnená priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky, pláň pod vozovkou bude odvodnená priečnym sklonom do pozdĺžnej drenáže – trativodov. V záujme nezhoršovania kvality povrchových a podzemných vôd a eliminácie kontaminácie pôd, požaduje rešpektovať povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), zákon č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných

kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach, Nariadenie Vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

Pôdy - realizácia výstavby PHS si nevyžaduje záber poľnohospodárskej ani lesnej pôdy; dotknuté parcely sú v KN evidované ako ostatné plochy a zastavané plochy a nádvoria.

Hluk – upozorňuje, že v správe o hodnotení chýba splnenie požiadavky z rozsahu hodnotenia – preukázať opodstatnenosť vynaložených investícií vo vzťahu k zlepšeniu hlukových pomerov v dotknutom území (bod 2.2.2.).

#### Celkové environmentálne zhodnotenie navrhovanej činnosti:

Záver – za predpokladu realizácie opatrení uvedených v kap. IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, pri splnení opatrení uvedených v kap. VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy, podmienok uvedených v záväznom stanovisku hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy k investičnej činnosti a po zohľadnení našich pripomienok, je podľa nášho odborného zhodnotenia predmetná zmena navrhovanej činnosti v riešenom území environmentálne akceptovateľná.

Konštatuje, že k investičnému zámeru „Diaľnica D2 – Protihluková stena Lamač“ bolo vydané kladné Záväzné stanovisko hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy k investičnej činnosti pod č. MAGS OUIK 49397/15-3J1673 zo dňa 22. 03. 2016.

#### **Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia (list č. OU-BA-OKRI-2018/082207 zo dňa 20. 08. 2018, doručený dňa 31. 08. 2018)**

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia berie na vedomie správu o hodnotení ako informáciu o pripravovaných činnostiach na území ich obvodu, taktiež aj zmien činností na území vo vzťahu k životnému prostrediu, k chráneným územiám a pod. slúžiacu na aktualizáciu svojich vlastných dokumentov.

#### **Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave (list č. HŽP/9585/2018 zo dňa 21. 08. 2018, doručený dňa 27. 08. 2018)**

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave z hľadiska ochrany verejného zdravotníctva súhlasí s predloženou správou o hodnotení. Odôvodnenie: Rozptylová štúdia preukázala, že PHS vytlačia emisie a umožnia ich rozptyl, preto nebudú prekračované imisné limity znečisťujúcich látok z dopravy.

Akustická štúdia preukázala v kontrolných bodoch pokles hodnôt hluku až o 10 dB, najviac v nočnej dobe. Súčasnú hodnotu pre deň poklesnú z 64-76 dB na 62-68 dB, pre večer z 63-74 dB na 58-66 dB a pre noc z 57-73 dB na 52-63 dB. Pokles bude značný, napriek tomu, že nebude možné znížiť hluk vo všetkých bodoch pod limitné hodnoty. Ide však o dočasné riešenie. Ide o ochranu obytného prostredia pred nadmerným hlukom. Činnosť bude ďalej posúdená podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v rámci územného konania.

#### **Dopravný úrad (list č. 18718/2018/ROP-002/3648-HU zo dňa 05. 09. 2018, doručený dňa 06. 09. 2018)**

Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nemá z hľadiska záujmov civilného letectva k predmetnej stavbe žiadne požiadavky.

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. 23366/2018/SCDPK/6200 zo dňa 05. 09. 2018, doručený dňa 07. 09. 2018)

V stanovisku sú uvedené konštatovania týkajúce sa faktov uvedených v správe o hodnotení. Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení neuplatňuje žiadne pripomienky.

**Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia**, (list č. OU-BA-OSZP3/2018/084736-6/SEA/IV-EIA-súhr.st. zo dňa 10. 09. 2018, doručený dňa 17. 09. 2018, podaný na poštovú prepravu dňa 13. 09. 2018)

Stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

- Zmena navrhovanej činnosti sa navrhuje v území, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon OPK“).
- Zmena stavby diaľnice nie je spojená so žiadnou činnosťou podľa zákona OPK v danom území zakázanou.
- Priamo v zábere zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete, európskej sústavy Natura 2000, ani biotop národného alebo európskeho významu.
- Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) záujmovým územím prechádza provinciálny biokoridor IV. Malé Karpaty. V blízkosti stavby sa nachádza Lamačský potok, ktorý vytvára regionálny biokoridor II. Stará Mláka s prítokmi. Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na funkčnosť ekosystémov v uvedených biokoridoroch predložená správa o hodnotení osobitne nehodnotila.
- Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti budú dotknuté záujmy ochrany drevín, stavba si vyžiada výrub 244 ks stromov s obvodom kmeňa menším ako 40 cm, 151 ks s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm a 400 m<sup>2</sup> kríkov. Všetky odstraňované dreviny sú súčasťou cestnej zelene a na ich výrub bude vydávať povolenie cestný správny orgán podľa osobitných predpisov (§ 14 ods. 3 zákona č. 135/ 1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov) po dohode s orgánom životného prostredia – po vyjadrení dotknutého orgánu OPK v pôsobnosti hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Za vyrúbané dreviny tak nie je možné uložiť náhradnú výsadbu v zmysle § 48 zákona OPK. Cestná zeleň splňa najmä funkciu melioračnú (zlepšovaciú), čo znamená, že dreviny svojou transpiračnou činnosťou spôsobujú úpravu vlhkostných pomerov ovzdušia. Svojím priestorovým objemom a asimilačnou biomasou aktívne upravujú ďalšie prvky klímy, ako je teplota, slnečné žiarenie, prúdenie vzduchu, vďaka čomu nedochádza k prehriatiu cestných komunikácií. Izolačná (ochranná) funkcia predstavuje ochranu pred škodlivými látkami (plynnými, tuhými a aerosolovými), hlukom, vetrom, žiarením a ďalšími negatívnymi vplyvmi. Predmetným územím prechádza provinciálny biokoridor Devínska Kobyla, ktorý nadväzuje na provinciálny biokoridor Malé Karpaty, pričom spája územie biocentra provinciálneho významu Devínska Kobyla s chránenou krajinnou oblasťou Malé Karpaty a umožňuje migráciu živočíchov. Vzhľadom k uvedenému odporúča nahradiť vyrúbané dreviny výsadbou novej cestnej zelene v rámci navrhovanej zmeny činnosti ako opatrenie podľa § 3 ods. 3 a 4 zákona OPK a novú

výsadbu stromov a kríkov zahrnúť do návrhu dokumentácie stavby vypracúvanej podľa osobitných predpisov.

Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia:

Zdrojom znečisťovania ovzdušia je doprava na diaľnici D2 a v koridore cestných komunikácií v príľahlom území zmeny navrhovanej činnosti. V súčasnosti nie je plocha riešeného územia obývaná. V okolí areálu navrhovanej stavby sa nachádzajú obytné celky po oboch stranách vo vzdialenosti cca 35-60 m od hranice riešeného územia. Najbližšia obytná kompaktná sídlisková zóna Dúbravka sa nachádza vo vzdialenosti 100-150 m a kompaktná zástavba MČ Lamač vo vzdialenosti cca 150-200 m od trasy stavby PHS. Vybudovanie PHS bude mať nesporne pozitívny vplyv na okolité prostredie z titulu významného zníženia hlukovej záťaže a bude mať mierne pozitívny vplyv aj z hľadiska šírenia exhalátov z dopravy na diaľnici D2, hlavne z hľadiska zachytávania prachových častíc.

V rámci hodnotenia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti bola spracovaná rozptylová štúdia. Výsledky rozptylovej štúdie preukázali, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty.

Osadenie mobilnej PHS zabezpečí priaznivý vplyv na rozptyl emisií. Stena vytvorí bariéru, ktorá ovplyvní koncentráciu plyných látok priamo v trase diaľnice D2, tak že PHS vytlačí plyné znečisťujúce látky smerom nahor mimo dýchacej zóny a tak zabezpečí redukciu týchto látok v tesnej blízkosti za stenou, kde dochádza k zníženiu koncentrácie.

Vzhľadom na uvedené, k predloženej správe o hodnotení z hľadiska ochrany ovzdušia nemá námietky.

Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva:

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Podmienky pre nakladanie s odpadmi určí orgán odpadového hospodárstva v povoloňovacom procese stavby.

Stanovisko z hľadiska štátnej vodnej správy:

Ochranu povrchových vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky bude potrebné riešiť v projektovej dokumentácii stavby, zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.

K zmene navrhovanej činnosti, ani k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 9272/2018-6.3 zo dňa 19. 09. 2018)**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny zaslala nasledovné stanovisko:

Dočasná protihluková stena má byť realizovaná v urbanizovanom prostredí mesta Bratislavy, nezasahuje do osobitne chránených území ani nie je v ich blízkosti. Podľa zákona OPK platí v dotknutom území prvý stupeň ochrany. Sekcia k predloženej správe o hodnotení poukazuje na nasledovné nedostatky:

- a) Opatrenie „Zabezpečiť, aby likvidácia drevnej hmoty z dotknutého pozemku bola realizovaná odvozom. Pálenie a drvenie na stavenisku je neprípustné.“ Nepatrí do kategórie zelene, ale do kategórie odpadov.

b) Zo správy o hodnotení nie je jasné, či je v rámci zmierňujúcich opatrení uvažovaná náhradná výsadba drevín. V kapitole C/IV/2 Technické opatrenia je uvedené „po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou“. V kapitole A/9 Popis technického a technologického riešenia je navrhované len zatrávňovanie dotknutých plôch.

Zmena navrhovanej činnosti je podľa predloženej správy o hodnotení, z pohľadu ochrany prírody a krajiny, prijateľná. Do záverečného stanoviska požaduje uviesť podmienku, že výrub drevín bude kompenzovaný náhradnou výsadbou.

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor vedúceho hygienika rezortu (list č. 23365/2018/UVHR/84267 zo dňa 08. 11. 2018, doručený dňa 14. 12. 2018)**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor vedúceho hygienika rezortu (ďalej len „MDV SR“) súhlasí so správou o hodnotení.

MDV SR síce zohľadňuje skutočnosť, že ide o návrh dočasného riešenia nevyhovujúcej akustickej situácie v životnom prostredí – v príľahlom chránenom území tvorenom obytnými celkami a kompaktnou sídliskovou zónou po oboch stranách diaľnice D2, avšak žiada aby v ďalšom stupni povoľovacieho procesu predmetnej navrhovanej činnosti (stavby) bolo spresnené na výhľadovo aké dlhé obdobie je predmetná dočasná stavba navrhovaná.

Na základe tohto údaju aktualizovať hlukovú štúdiu aj so zohľadnením očakávanej intenzity dopravy v dotknutom úseku diaľnice D2 v priebehu predpokladaného dočasného obdobia užívania navrhovanej stavby. V aktualizovanej hlukovej štúdiu preukázať predikované hodnoty hlukových pomerov v príľahlom chránenom území vo vzdialenosti 100 a 200 m od osi najbližšieho jazdného pruhu diaľnice D2 po vybudovaní mobilnej protihlukovej steny.

**Združenie domových samospráv (list zo dňa 09. 09. 2018, doručený dňa 10. 09. 2019)**

K predloženej správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- Je potrebné zvážiť alternatívu z materiálov zo zhodnotených odpadov, ktoré majú schopnosť tlmiť ruchy a hluky a obmedziť jeho šírenie v priestore.
- Je potrebné zvážiť alternatívu zvukovej izolácie spočívajúcej z izolačnej zelene v podobe vzrastlých stromov, resp. hlukovú stenu doplniť aj o tento prvok.
- Dokončenú hlukovú stenu je potrebné opatriť vertikálnou zeleňou, podobne ako tomu je na Einsteinovej ulici.

**Klára Hornišová (list zo dňa 30. 08. 2018, doručený dňa 31. 08. 2018)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné:

1. Správa o hodnotení venuje neúmerne veľa miesta úvahám, či by mala zmena navrhovanej činnosti vplyv na viacero najbližších chránených území rôznych druhov a usudzuje, že vzhľadom na veľké vzdialenosti by nijaké vplyvy neboli, okrem azda nepriamych vplyvov na biokoridor Stará Mláka.
2. O biote v dotknutom území sa tvrdí, že jej diverzita je nízka, bez prirodzených biotopov a dlhodobejšieho pobytu chránených živočíchov. Takéto závery môžu byť len dôsledkom nedostatočného prieskumu. Tunajšie nepriechodné húštiny ruže šípovej, černíc atď. tvoria prirodzené biotopy, s vhodnými hniezdnymi možnosťami pre vtáctvo.
3. Jestvujúce porasty zrejme lepšie brania erózii ako zamýšľané trávnaté porasty na novouloženej zemine. Nie je jasné, prečo by sa mali novozaložené trávnaté porasty zvonka PHS kosiť, a to dokonca trikrát do roka.

4. Nadmerný je tiež priestor opätovne venovaný výskytu karagany a tomu, či sú tunajšie jej jedince stromami alebo kríkmi. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky by sa mala v prvom rade vyjadrovať k prírodným hodnotám dotknutého územia, k jeho nadväznostiam na okolie a k ekologickým službám, ktoré poskytuje a nie k takýmto nepodstatnostiam.
5. Nenáležité sú konštatovania, že „dotknuté územie sa nachádza v pomerne výrazne antropicky exponovanom priestore miestnej časti Dúbravka” a „okolie riešeného územia nie je poľnohospodársky využívané, ide o urbanizované mestské prostredie” – jeho širšie okolie je také, no ono samo je naopak súčasťou rozsiahleho zeleného ostrova, ktorý je pri pohľade z urbanizovaných častí pastvou pre oči, má teda účinky aj rekreačné, zlepšuje klimatické pomery a je útočiskom voľne žijúcich živočíchov.
6. V správe o hodnotení sa tvrdí, že PHS by svojou výškou bránila kolíziám vozidiel s netopiermi – nie sú tu však priložené údaje o pozorovaniach, či je správanie netopierov naozaj také, že za stenou zasa nezletia nižšie. Pritom sa tu nehovorí nič o možných kolíziách vtáctva so samotnou navrhovanou stenou.
7. Oproti dôrazu na nezmysly sa na druhej strane v správe o hodnotení vôbec neuvažujú kumulované vplyvy mnohých betónových a asfaltových stavieb a spevnených povrchov na prehrievanie a vysušovanie celej krajiny, vrátane týchto, hoci aj vzdialených chránených území. Podľa textu by mal byť trvalý záber plôch asi 1,2 ha, a to by pritom bola len základňa protihlukovej steny, bez zarátania plôch jej ďalších stien, ktoré by akumulovali a sálali teplo.
8. Záporný vplyv by mala aj ťažba a dovoz násypového materiálu z lomu Devín – ťažba kameňa v lome odkrajuje z okolitých lesov v masíve Devínskej Kobyly, vyvoláva nestabilitu svahov, je zdrojom prašnosti.
9. Správa o hodnotení pritom tvrdí, že montáž a demontáž steny nebude spôsobovať významnú prašnosť či hluk. Vraj sa nebudú používať ťažké mechanizmy a robiť búracie práce. Na ďalšom mieste sa v nej píše, že hlučnosť použitých mechanizmov možno zanedbať, lebo bude zakrytá hlukom z dopravy a kompenzovaná stíšením dopravy vyvolanom dopravnými obmedzeniami, čo sú zjavné hlúposti. Chváliť sa tým, že niektoré z krokov výstavby by boli bez hluku a prachu, keď iné – frézovanie asfaltu, búranie betónu, výkopy zeminy a odstraňovanie vegetačného krytu – nimi budú oplývať, je bezočivé a zavádzajúce. Pritom zeleň, ktorá by sa kvôli výstavbe zničila, sama o sebe tlmí hluk a zachytáva prach a imisie.
10. Podkladové údaje sú v správe o hodnotení a jej prílohách na rôznych miestach uvedené rôzne.
11. Hlukové mapy v akustickej štúdii zobrazujú hladiny hluku len pre časť Lipského a Húščavovej ulice. Je tu síce vyznačená hladina hluku na vozovke na Harmincovej ulici, ale jej okolie je už vybielené, a tak nie je jasné, či sa do výpočtu hladiny hluku na vyfarbených častiach Lipského a Húščavovej ulice zahrnul aj vplyv hluku z celej Harmincovej ulice, ktorá je veľmi hlučná. V tejto súvislosti je tiež známe, že sa dlhodobo plánuje rozšírenie vozovky na Harmincovej ulici na 4 pruhy (s čím nesúhlasím), takže nie je pravdivé tvrdenie zo správy o hodnotení, že do obdobia plánovaného rozšírenia diaľnice D2 na 6 pruhov „sa v danom území nepripravuje, neplánuje významná dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s navrhovanou činnosťou na hodnotené územie”.
12. V akustickej štúdii sa neuvádza, akú presnosť má použitý počítačový program. Hladiny hluku by sa mali odmerať aj v akých bodoch, ktoré neboli vstupmi do výpočtov, a porovnať s hodnotami, ktoré vypočítal program.
13. Správa o hodnotení bagatelizuje zohavenie krajiny, aké by spôsobila protihluková stena. Masy betónu s plánovanou výškou a niekoľko kilometrovou dĺžkou by pôsobili deprimujúco ako múry väzenia, zastierali a kazili by výhľad na zalesnené kopce v okolí – svahy Malých Karpát i masív Devínskej Kobyly, z okien, balkónov a mnohých iných miest, ľudia by strácali poňatie

o plynulosti a celkovej podobe okolitého krajinného reliéfu. Oproti tomu, pohľad na rozľahlé a súvislé celky zelene pôsobí obodrujúco a liečivo.

14. Takisto je prevrátením skutočnosti tvrdiť, že stena by zvýšila bezpečnosť premávky a znížila riziko dopravných nehôd. Naopak, pôsobila by neprirodzene, deprimujúco, monotónne a uspávajúco, sťažovala by orientáciu. Cestujúcich by pripravila o pekné výhľady, ktoré významne prispievajú k radostiam dňa.
15. Stena by sa v prípade živelných pohrôm, napríklad požiarov, mohla stať osudnou neprekonateľnou bariérou či už pre osoby na diaľnici alebo z jej vonkajšku. V takých krajných situáciách sú zákazy prechodu irelevantné. Súčasná podoba predmetného úseku diaľnice jej peší prechod neznemožňuje, a je teda bezpečnejšia. Navyše v prípade požiaru porastov v okolí diaľnice by stena veľmi sťažila hasenie.
16. Nie je jasné, na akom podklade sa v správe o hodnotení tvrdí, že stavba by prispela k zníženiu svetelného znečistenia. To je spôsobené najmä svetelnými reklamnými tabuľami na vysokých stožiaroch. Neuvádza sa, či by steny zhoršili výhľad z diaľnice na tieto tabule, či by ich prevádzkovatelia prípadne nezvýšili alebo či sa chystá nejaké administratívne opatrenie obmedzujúce ich prevádzku.
17. Mojou požiadavkou je zväziť variant zníženia intenzity dopravy po diaľnici i po iných cestách ako možnosť na zníženie hlukovej záťaže sa správa o hodnotení nezaoberala. Požiadavka nie je iracionálna, takým je naopak jej ignorovanie, čo vedie k nekončiacim sa nenásytným záberom pôdy a jej pokrývaniu betónom a asfaltom bez ohľadu na následky.
18. Zo správy o hodnotení sa dozvedela, že doba prevádzky navrhovanej stavby by mala byť asi desať rokov. Cena a rozsah ničenia, ktoré by si vyžiadala, sú vo vzťahu k tomu nadmerné.
19. Ako som už napísala dávnejšie, tvrdenie, že "je navrhovaná investičná činnosť dotknutým obyvateľstvom dlhodobo očakávaná", je nepodložená. V mieste svojho bydliska a jeho okolí som nikdy nepočula, že by sa sťažoval na hluk z diaľnice a dožadoval sa ochrany pred ním. O pláne na výstavbu predmetnej protihlukovej steny tu asi vie len málokto. Naopak, obyvatelia z tých domov na Lipského a Húščavovej ulici, ktoré sú najbližšie k Harmincovej ulici sa už dlho sťažujú na hluk a vibrácie z Harmincovej ulice. Už roku 2012 niektorí z nich uvádzali, že si tam dali premerať hladinu hluku a výsledky boli porovnateľné ako na Račianskom mýte. Aké riešenie okrem zníženia intenzity dopravy je prijateľné tu?
20. Trvám na všetkých svojich stanoviskách k predmetnému zámeru zo 06. 07. 2016, 27. 09. 2016, 30. 01. 2017, 05. 04. 2017 a 15. 06. 2017.
21. Navrhovateľ by mal zámer vziať späť v celom rozsahu.

## 5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok k zmene navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov vypracovala na základe určenia MŽP SR, listom č. 1826/2018-1.7/zg-usop (55664/2018) zo dňa 19. 10. 2018, Doc. RNDr. Eva Pauditšová PhD [REDACTED], zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 500/2010/OHPV (ďalej len „spracovateľ posudku“).

Spracovateľ posudku vypracoval odborný posudok na základe správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, rozsahu hodnotenia, záznamu z verejného prerokovania a doplnujúcich informácií.

Spracovateľ posudku konštatuje, že správa o hodnotení je z hľadiska štruktúry kapitol spracovaná v súlade s prílohou č. 11 zákona o posudzovaní vplyvov. Ide o primeraný rozsah dokumentácie s takým uvedením podrobností, aby bolo možné identifikovať predpokladané

vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Správa o hodnotení je vhodne doplnená prehľadnými tabuľkami, mapami, výkresmi a samostatnými tematickými prílohami.

Vhodne boli zvolené kritéria špecifikujúce hranicu riešeného územia. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti boli hodnotené na ploche širšieho okolia, ktorého hranica bola stanovená cca 500 m od situovania zmeny navrhovanej činnosti.

Analýza dotknutého územia je vypracovaná v rámci niektorých kapitol zjednodušene. Zjednodušená charakteristika územia môže byť dôvodom nesprávnej interpretácie informácií a následnej nesprávnej predikcie sily a intenzity očakávaných vplyvov. Napr. v kapitole o klimatických pomeroch by bolo vhodné venovať pozornosť prúdeniu vzduchu. Pri posudzovaní mobilných PHS patria takéto údaje k dôležitým informáciám.

Nie je vhodné preberať údaje z popularizačných materiálov (napr. z dokumentácii magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy). Niektoré zdroje údajov uvádzané pri charakteristikách zložiek životného prostredia sú sekundárne, často ide o interpretované dáta, preto by bolo vhodnejšie, aby spracovateľ dokumentácie používal primárne a relevantné dátové zdroje. Paušálne uvádzanie informačného zdroja „Geoenviroportál“ nie je vhodné. Na tomto portáli sa mnohé údaje, na ktoré správa o hodnotení odkazuje, vôbec nenachádzajú, mnohé dáta z tohto zdroja nemajú adekvátnu (aktuálnu a detailnú) výpovednú hodnotu, hoci je v správe o hodnotení uvádzaný rok 2018. V texte sa nachádzajú nevhodné formulácie, napr. že „hlbka hladiny podzemnej vody závisí od klimatických pomerov a morfológie terénu“. Pisateľ mal pravdepodobne na mysli závislosť výšky hladiny podzemnej vody od geologického podložja, morfológie terénu a od výskytu klimatických javov a ich intenzity.

Veľmi zjednodušene a stroho je konštatované, že zalietavanie, resp. výskyt vzácnejších/plachších druhov vtákov v riešenom území sa vzhľadom na identifikované silné antropogénne vplyvy v hodnotenom priestore nepredpokladá. Vyjadrenia tohto typu do dokumentácie nepatria. V súčasnosti sme svedkami vysokej adaptability organizmov v antropogénne zmenenom prostredí, preto nie je možné vylúčiť prítomnosť vzácných druhov a to aj práve preto, že iba niekoľko stoviek metrov sú od hodnoteného územia vzdialené chránené územia. V tejto súvislosti sú aj opustené a sukcesne zarastajúce plochy (sady, záhrady) potenciálnymi atraktívnymi biotopmi pre mnohé druhy organizmov a nie iba pre druhy dobre adaptované na život v blízkosti sídel (potkan hnedý, myš domová a i.) ako je uvedené v správe o hodnotení (str. 38). Navyše aj v kap. 7.3.2 sa uvádzajú presne opačné tvrdenia, že „v riešenom území môže byť zaznamenaný výskyt niektorých chránených voľne žijúcich vtákov viazaných prevažne na biotopy polí, spoločenstvá nelesnej drevinovej vegetácie... Na ploche dotknutej realizáciou navrhovanej činnosti môžeme predpokladať ich občasné zalietavanie, avšak vzhľadom na charakter riešeného územia, ktoré je v tesnom kontakte s telesom diaľnice, s čím súvisí zvýšená hlučnosť prostredia, pohyb vozidiel, nepredpokladáme ich dlhodobjšie zdržiavanie sa. Zalietavanie a občasný výskyt druhov viažucich sa na plochy riešeného územia súvisí najmä s ich potravinovými nárokmi.

Hodnotenie zraniteľnosti jednotlivých zložiek životného prostredia je v správe o hodnotení formálna. Stanovené hodnotiace kritéria pre jednotlivé zložky životného prostredia sú vhodne zvolené, avšak údaje v dokumentácii nezodpovedajú úrovni, ktorá je potrebná pre takýto typ hodnotenia. Autori si zamieňajú pojmy ekologická a environmentálna únosnosť, účelovo sú tieto pojmy prispôsobované. Celá táto časť správy o hodnotení nemá relevantnú výpovednú hodnotu.

Pri posúdení očakávaného vývoja územia, ak by sa zmena navrhovanej činnosti nerealizovala, je bez akýchkoľvek súvislostí konštatované, že hluková záťaž obyvateľstva



dotknutých mestských časti v priľahlom obytnom prostredí líniovej stavby sa bude naďalej zvyšovať. V tejto kapitole absentuje vízia trendov automobilovej dopravy, ktorá je spracovaná aj na svetovej a aj na európskej úrovni. Podiel dominancie elektromobilov v odhadovaných časových horizontoch so sebou prinesie benefity, ktoré s hladinou hluku bezprostredne súvisia. Proces posudzovania vplyvov predstavuje nástroj, ktorý sa má zaoberať rôznymi potenciálnymi situáciami, predikciami rôznorodých modelov situácií. Nárast autonómnych vozidiel na elektrický pohon v praxi je realita. Navrhovaná činnosť zasahuje z časového hľadiska do horizontov, kedy je reálne, že budú v urbánnom prostredí fungovať iné dopravné modely v porovnaní so súčasnosťou.

Kapitola 19. (str. 54), ktorá má informovať, či je zmena navrhovanej činnosti v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou alebo nie je, je dokonale napísaná tak, aby sa ani písmenkom netýkala konkrétnej posudzovanej činnosti. V kap. 19., resp. 19.1 malo byť konštatované, že podľa platného územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy je funkčné využitie záujmového územia nasledovné: diaľnice a rýchlostné cesty – FT A1; plochy námestí a ostatné komunikačné plochy a že sa v územnoplánovacej dokumentácii priamo PHS nespomína. Navrhovaná činnosť však nie je v rozpore s územným plánom, čo je deklarované v záväznom stanovisku Hlavného mesta SR Bratislava (č. MAGS OUIK 49397/15-311673, zo dňa 22. 03. 2016, príloha č. 6 správy o hodnotení) k realizácii dočasnej protihlukovej steny v predmetnom úseku trasy diaľnice D2 km 55,071 - 55,827.

Vstupné informácie ako aj poznatky zo špeciálnych štúdií (primerané posúdenie lokalít Natura 2000, akustické štúdie, emisná štúdia) vytvorili bázu pre determináciu očakávaných vplyvov. Je zrejmé, že kvalita vstupných údajov priamo podmieňuje kvalitu identifikácie predikcie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti.

Kapitola venovaná hodnoteniu predpokladaných vplyvov a dopadov reprezentuje najpodstatnejšiu časť správy o hodnotení a je možné konštatovať, že z hľadiska požiadaviek zákona je spracovaná komplexne, t. z., že je venovaný priestor tak primárnym ako aj kumulatívnym vplyvom. Pri vyhodnotení boli aplikované štandardné postupy a hodnotiacia škála.

Za vážny nedostatok správy o hodnotení spracovateľ posudku považuje nesprávne uvádzané dĺžkové a plošné parametre kľúčových opatrení, ktorými sú protihlukové steny. V správe o hodnotení sa nachádzajú chyby v podstatných číselných hodnotách týkajúcich sa údajov o výškach PHS, o ploche PHS, nie sú v súlade údaje v akustických štúdiách a v správe o hodnotení, resp. nie je objasnené, prečo sa údaje odlišujú. Nedostatok je závažný aj v tej súvislosti, že v správe o hodnotení je uvedené, že tieto údaje sú spracované na základe dokumentácie pre stavebné povolenie stavby "Diaľnica D2 – protihluková stena Lamač".

V správe o hodnotení nie je uvedená informácia, prečo a akým spôsobom boli staničenia pri návrhoch PHS upravené pri prevzatí údajov z Akustickej štúdie INSL s.r.o. (2014). Súčty dĺžok a plôch PHS v správe o hodnotení nie sú správne vypočítané, rozdiely sú v stovkách m/m<sup>2</sup>,

V záverečných konštatovaniach akustickej štúdie VALERON Enviro Consulting s.r.o. (2018) sa uvádzajú výšky navrhnutých PHS 3,5 m až 4 m. Nie je zrejmé, na základe čoho, pretože v sprievodnej správe tejto akustickej štúdie ani na modeloch zobrazujúcich priestorovú distribúciu hluku s aplikáciou PHS nie je zrejmé s akými výškami PHS boli modely počítané. Tento údaj je zásadný a je metodickou chybou, ak to nie je v akustickej štúdii uvedené. Je pravdepodobné, že výškové parametre boli prevzaté z akustickej štúdie vypracovanej INSL s.r.o. (2014), pretože v hlukovej štúdii VALERON Enviro Consulting s.r.o. (2018) sa na str. 16 uvádzajú aktualizácie iba vzhľadom na intenzitu dopravy. Je otázne, ktoré výškové parametre PHS boli v aktualizovanej akustickej štúdii prevzaté, pretože v akustickej štúdii INSL s.r.o.

(2014) boli realizované výpočty aj na výšky PHS 5,5 m. Tiež nie je zrejmé, v ktorých úsekoch diaľnice boli vo výpočtoch modelov aplikované PHS rôznych výšok. Údaje o staničeníach v aktualizovanej akustickej štúdii z r. 2018 úplne absentujú. Nie je teda zrejmé, na základe čoho bol vyslovený záver uvedený v akustickej štúdii VALERON Enviro Consulting s.r.o. (2018) a na základe čoho boli v správe o hodnotení uvedené parametre pri navrhnutých PHS.

Do správy o hodnotení bolo prevzaté záverečné konštatovanie z hlukovej štúdie VALERON Enviro Consulting s.r.o. (2018), kde sa uvádzajú výšky PHS od 3,5 m do 4 m. V správe o hodnotení sa však v detailných opisoch uvádza aj 3,0 m výška PHS. Pri kontrolnom a opravnom výpočte dĺžok PHS a plôch PHS pre posudzovaný úsek diaľnice boli v rámci odborného posudku akceptované výšky PHS, ktoré sú uvedené v akustickej štúdii INSL s.r.o. (2014) a ktoré boli uvedené pri návrhoch aj v správe o hodnotení. Staničenia pre jednotlivé úseky boli v rámci opraveného výpočtu v odbornom posudku prevzaté zo správy o hodnotení. Tieto staničenia sa ale odlišujú od hodnôt staničení uvedených v akustickej štúdii takéto údaje absentujú.

Vzhľadom na posúdenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti, pri ktorom boli zvážené predpokladané vplyvy na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľov, ich význam, intenzita, rozsah a trvanie a po zohľadnení predložených stanovísk, výsledku verejného prerokovania a súvisiacich konzultácií a za súčasného stavu poznania a vyjadrení zainteresovaných subjektov navrhuje odporučiť realizovať posúdený variant zmeny navrhovanej činnosti. Zmenu navrhovanej činnosti odporúča realizovať vzhľadom na to, že súčasné využitie územia je intenzívne urbanizované a intenzita dopravy sa neustále zvyšuje. Vízia iného modelu dopravy, s ktorým sa bude spájať iná (nižšia) emisia hladín hluku je otázkou budúcnosti. Situácia v posudzovanom úseku je z hľadiska hluku už v súčasnosti veľmi zaťažená, preto je potrebné situáciu riešiť aktuálne.

Do záverečného stanoviska odporúča o. i. zapracovať nasledovné informácie:

- v dokumentácii pre stavebné povolenie stavby aktualizovať lokalizáciu stavebných dvorov, uviesť reálne parcelné čísla
- v záverečnom stanovisku uviesť poznámku, že výrub drevín nebude kompenzovaný náhradnou výsadbou, pretože pri výrube drevín sa bude postupovať podľa § 14 ods. 3 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Odborný posudok bol doručený na MŽP SR dňa 07. 02. 2019.

*MŽP SR na základe vyššie uvedených nedostatkov týkajúcich sa najmä nesprávne uvádzanej dĺžky a plošných parametrov PHS vyzvalo navrhovateľa listom č. 612/2019-1.7/zg, 8763/2019 zo dňa 13. 02. 2019 v súlade s § 32 ods. 1 správneho poriadku za účelom zistiť presne a úplne skutočný stav veci, aby zaujal stanoviska k vyššie uvedeným skutočnostiam. Dané stanovisko bolo navrhovateľom doručené dňa 06. 03. 2019, uvádza sa v ňom nasledovné:*

*„Máme za to, že sa jedná o chybu v písaní resp. numerickú, ktorá vznikla pri spočítavaní a preberaní údajov z už spracovaných podkladov a materiálov. Návrh výšok PHS vychádzal z výsledkov akustických štúdií. Počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie boli vyhotovené dve akustické štúdie: INSL s.r.o. (2014) – v etape zámeru a VALERON Enviro Consulting s.r.o. (2018) – v etape správy o hodnotení. Akustická štúdia z r. 2018 vychádzala z výsledkov akustickej štúdie z r. 2014, do výpočtu hlukového zaťaženia boli prevzaté vstupné údaje, okrem intenzity dopravy, ktorá bol aktualizovaná. Počas procesu posudzovania boli v detaile spresnené staničenia navrhnutých PHS (dĺžkové rozdiely boli minimálne) a spôsobilo to fakt, že do výpočtu plochy PHS vstupovali, resp. mali vstupovať nové čísla. Druhým faktorom,*

ktorý spôsobil matematickú chybu bol číselný údaj o výške PHS. V etape zámeru bolo v určitých úsekoch uvažovaná výška PHS 5 m, čo bolo v etape Správy o hodnotní spresnené. Mobilné PHS majú z technického hľadiska výškové obmedzenie, môžu dosahovať maximálne výšku 4m. Vstupné hodnoty týkajúce sa výšok a dĺžok PHS boli v texte Správy o hodnotní aktualizované, ale v tabuľkách a do výpočtov zostali pôvodné číselné hodnoty. Rozdielne číselné hodnoty uvádzané pri PHS vznikli chybným prenesením údajov. Dovoľujeme si upozorniť na to, že plošný parameter PHS nie je v danom prípade zásadný. Pre ochranu zdravia obyvateľov, na zmiernenie hlukového zaťaženia, je kľúčová dĺžka PHS a výška PHS. V tomto prípade môže dosiahnuť mobilná PHS maximálne výšku 4 m, čo bolo v záveroch správy o hodnotení odporúčané. Vyššie opísaná matematická chyba nemá dopad na závery správy o hodnotení. Výpočet plochy PHS so správnymi číslami nezmení návrhy opatrení, ktoré sú v správe o hodnotení uvedené. Aj napriek vyššie uvedenej nesprávnej informácii o ploche stien, navrhovaná zmena predstavuje pre obyvateľov a užívateľov prilahlých pozemkov významne pozitívny vplyv a to najmä významným znížením hladiny hluku, ktorý generuje prevádzka D2, ale tiež znížením priameho zaťaženia exhalátmi a prachom, svetelným smogom a podobne. Tento vplyv bude mať nesporne pozitívny dopad na obyvateľov, ale aj na okolitú faunu a flóru“.

#### **IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA**

Celkové vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov nasledovne:

##### ***Vplyvy na obyvateľstvo a hodnotenie zdravotných rizík***

V okolí navrhovanej stavby sa nachádzajú obytné celky po oboch stranách vo vzdialenosti cca 35-60 m od hranice riešeného územia. Najbližšia obytná kompaktná sídlisková zóna mestskej časti Dúbravka sa nachádza od trasy stavby protihlukovej steny vo vzdialenosti 100-150 m, kompaktná zástavba mestskej časti Lamač vo vzdialenosti cca 150-200 m.

Výstavbou protihlukovej steny za zabezpečí zníženie hlukovej záťaže z prevádzky diaľnice D2, čo bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo žijúce v prilahlej zástavbe sídelných útvarov Lamač a Dúbravka.

Akustická štúdia preukázala v kontrolovaných bodoch pokles hodnôt hluku až o 10 dB, najviac v nočnej dobe. Súčasnú hodnotu pre deň poklesnú z 64-76 dB na 62-68 dB, pre večer z 63-74 dB na 58-66 dB a pre noc z 57-73 dB na 52-63 dB.

V prípade ak by sa navrhovaná stavba nezrealizovala, hluková záťaž obyvateľov dotknutého územia by sa naďalej zvyšovala a okolité urbanizované územie nebude chránené pred hlukom z narastajúcej intenzity dopravy na diaľnici D2.

Nakoľko však ide o dočasnú protihlukovú stenu bude potrebné v povoľovacom procese spresniť výhľadovo na aké dlhé obdobie je predmetná stavba navrhovaná a na základe tohto údaje aktualizovať hlukovú štúdiu aj so zohľadnením očakávanej intenzity dopravy v dotknutom území diaľnice v priebehu predpokladaného dočasného obdobia užívania navrhovanej stavby.

Navrhovaná stavby svojím výškovým riešením (max 4 m) nebude nadlimitne svetlotechnicky ovplyvňovať najbližšiu obytnú zástavbu.

Narušenie pohody a kvality života v blízkosti riešeného územia môže nastať počas stavebných a terénnych prác, kedy bude zvýšená najmä prašnosť a hluk. Z prevádzky zmeny navrhovanej činnosti nebudú vznikať odpadové látky takého charakteru a zloženia, ktoré by mali negatívny dopad na zdravotný stav súčasného i budúceho okolitého obyvateľstva.

Celkovo možno hodnotiť, že výstavba protihlukovej steny bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva v okolí dopravnej trasy, nakoľko v súčasnej dobe súčasná ochrana urbanizovaného obytného územia pred zvyšujúcimi sa hladinami hluku nie je postačujúca.

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

Vzhľadom na parametre zmeny navrhovanej činnosti, jej lokalizáciu a charakter daného územia, sa neočakávajú výrazné vplyvy posudzovanej činnosti na geomorfologické pomery a geodynamické javy, či už v etape výstavby alebo prevádzky. Stavba nevyžaduje budovanie hlbokých základových konštrukcií.

Stavba je navrhnutá a bude realizovaná tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia a aby sa eliminovala možnosť ďalšej kontaminácie horninového prostredia z príľahlého územia riešeného územia navrhovanej činnosti.

Zmena navrhovanej činnosti priamo nepretína žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín, taktiež nezasahuje priamo do chránených ložiskových území, z tohto dôvodu bude vplyv navrhovanej činnosti na nerastné suroviny nulový.

### ***Vplyvy na pôdu***

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nevyžaduje záber poľnohospodárskej, alebo lesnej pôdy, ide len o rozšírenie záberu stavby v rozsahu cca 1,9 m do 2,3 m od súčasnej krajnice D2 v oboch smeroch. Z pohľadu druhu pozemku sa jedná o ostatné plochy a zastavané plochy a nádvorcia.

Riešené územie nie je v prekryve s pôdami s vysokou bonitou, resp. s pôdami zaradenými medzi chránené pôdy. Vzhľadom na charakter stavby a jej stavebno-technické riešenie možno hodnotiť vplyv zmeny navrhovanej činnosti na pôdu ako menej významný s lokálnym charakterom.

### ***Vplyvy na ovzdušie***

Zdrojom znečisťovania ovzdušia je doprava na diaľnici D2 a v koridore cestných komunikácií v príľahlom území zmeny navrhovanej činnosti.

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti vzhľadom na zvolenú technológiu montovanej mobilnej protihlukovej steny nie je predpoklad tvorby zvýšenej prašnosti. Zvýšenie prašnosti môže súvisieť s terénnymi prácami, ktorá môže byť vhodnými stavebnými postupmi a opatreniami na stavbe minimalizovaná. Pôjde o vplyv dočasný, časovo obmedzený na samotnú etapu stavebnej činnosti.

Pre potreby výstavby protihlukovej steny bola spracovaná rozptylová štúdia, kde sa konštatuje, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok v oboch variantoch na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty.

Osadenie mobilnej protihlukovej steny zabezpečí priaznivý vplyv na rozptyl emisií. Stena vytvorí bariéru, ktorá vytlačí plynné znečisťujúce látky smerom nahor mimo dýchacej zóny a tak zabezpečí redukciu týchto látok v tesnej blízkosti za stenou, kde dochádza k zníženiu koncentrácie.

### ***Vplyv na klimatické pomery***

Zmena navrhovanej činnosti bude umiestňovaná na rozšírenej krajnici existujúcej diaľnice D2 v šírke 1,9 – 2,3 m, bude si vyžadovať budovanie nových asfaltových/spevných plôch v polohe osadenia mobilnej PHS. Vzhľadom na súčasnú plochu dopravných prúdov líniovej stavby pôjde o málo významné plošné zábery. Vzhľadom na technické riešenie a lokalizáciu stavby nebude realizácia investičnej činnosti predstavovať významnú zmenu klímy s regionálnym dosahom.

V polohe umiestnenia stavby nebola identifikovaná existencia potenciálne významného povodňového rizika ani oblasti, v ktorej možno predpokladať pravdepodobný výskyt potenciálne významného povodňového rizika.

V súvislosti s odstránením zelene v danom území a umiestnením líniovej stavby sa nepredpokladá významné zvýšené tepelné zaťaženie komunikácie s dopadom na jej technický stav/cestujúcich oproti súčasnosti. PHS (výška 3,5 – 4 m) po okrajoch a v stredovom deliacom páse diaľnice D2 bude zatieňovať časť dopravných prúdov líniovej stavby, teda odstránenie časti vegetácie v trase D2 v predmetnom úseku nespôsobí zvýšenú tepelnú záťaž povrchových vrstiev komunikácie ani zvýšenie rizika pôdnych zosuvov a erózie v danom území. Po ukončení stavebných prác budú plochy dočasného záberu rekultivované a vegetačne upravené (zatrávenie s plošným záberom cca 31 265 m<sup>2</sup>). Výsadba stromov v blízkosti dopravných prúdov za účelom zatienenia diaľnice D2 nie je vhodná z priestorových dôvodov, ale tiež z dôvodu možného vývratu drevín počas účinku nárazového vetra, čo predstavuje potenciálne nebezpečenie vzniku dopravných nehôd. Významné negatívne vplyvy na stav nelesných ekosystémov sa neočakávajú.

### ***Vplyvy na vodné pomery***

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádzajú žiadne zdroje podzemnej vody, pramene a pramenné oblasti využívané pre hromadné zásobovanie obyvateľstva. Cez plochu riešeného územia neprechádza žiaden povrchový tok.

Územie zmeny navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti ani do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd.

Navrhovaná stavba bude osadená nad priemernou hladinou podzemnej vody v danom území, nevyžaduje realizáciu podzemných konštrukcií, bude osadená na rozšírenom spevnenom priestore dopravnej stavby v šírke 1,9 – 2,3 m. Z uvedeného možno konštatovať, že zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na podzemné vody.

Vplyvy pozemných stavieb na vodné pomery počas prevádzky súvisia s vypúšťaním splaškových odpadových vôd a odpadových vôd z povrchového odtoku do recipientu, resp. v spôsobe odvádzania týchto vôd z areálu navrhovanej činnosti. Zmena navrhovanej činnosti nebude produkovať žiadne odpadové vody, nekrižuje žiadny povrchový tok a zároveň neznefunkční systém odvádzania odpadových vôd z povrchového odtoku z telesa diaľnice D2 v predmetnom úseku. Negatívne vplyvy stavby na povrchové vody, vzhľadom na jej funkciu a stavebno – technické riešenie, neboli identifikované.

### ***Vplyvy na krajinu***

V súvislosti s realizáciou PHS, ako dočasnej stavby, sa nepredpokladá významná zmena štruktúry a využívania krajiny. Zmena navrhovanej činnosti bude súčasťou trasy existujúcej diaľnice D2 a v danom území zachováva všetky križovania s cestnou i železničnou sieťou, rešpektuje existujúce obytné celky lokalizované v priľahlom území stavby a zároveň neznefunkčňuje prístupy k pozemkom/záhradám využívaných okolitým obyvateľstvom. V súvislosti s vybudovaním dočasnej mobilnej PHS neboli identifikované významné negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny. Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu oproti súčasnému stavu, ktorá však v širších pohľadoch nebude významne scenéricky vnímateľná. Zmena navrhovanej činnosti svojim výškovým riešením nebude vytvárať v území výškovú zástavbu.

### ***Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy***

Priamo v zábere zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádza žiaden biotop národného alebo európskeho významu.

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti budú dotknuté záujmy ochrany drevín, stavba si vyžiada výrub 244 ks stromov s obvodom kmeňa menším ako 40 cm, 151 ks s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm a 400 m<sup>2</sup> kríkov. Všetky odstraňované dreviny sú súčasťou cestnej zelene. Cestná zeleň spĺňa najmä funkciu melioračnú (zlepšovaciú), čo znamená, že dreviny svojou transpiračnou činnosťou spôsobujú úpravu vlhkostných pomerov ovzdušia. Svojím priestorovým objemom a asimilačnou biomasou aktívne upravujú ďalšie prvky klímy, ako je teplota, slnečné žiarenie, prúdenie vzduchu, vďaka čomu nedochádza k prehriatiu cestných komunikácií. Izolačná (ochranná) funkcia predstavuje ochranu pred škodlivými látkami (plynnými, tuhými a aerosolovými), hlukom, vetrom, žiarením a ďalšími negatívnymi vplyvmi. Na ich výrub bude vydávať povolenie cestný správny orgán podľa osobitných predpisov. Za vyrúbané dreviny tak nie je možné uložiť náhradnú výsadbu v zmysle § 48 zákona OPK. Kompenzácia za odstránené drevín vo forme náhradnej výsadby nie je možná tiež z dôvodu nedostatočného priestoru na výsadbu vzratlej zelene v priestore realizácie zmeny navrhovanej činnosti a z dôvodu prítomnosti inžinierskych sietí ktoré znemožňujú výsadbu vzrastlých drevín. Ďalšie riziko je spojené s prejavmi zmeny klímy v dôsledku prejavov nárazového vetra, teda možný vývrat drevín na vozovku, čo predstavuje potenciálne zvýšené nebezpečenstvo vzniku dopravných nehôd.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti budú na celej ploche riešeného územia realizované vegetačné úpravy, a to vo forme zakladania trávnikov. Sadovnícke úpravy okolitého terénu sú navrhnuté na základe priestorových možností, podmienok umožňujúcich údržbu bez obmedzenia premávky na diaľnici a v súlade s technickými predpismi.

Na základe vyššie uvedeného možno hodnotiť, že vplyv zmeny navrhovanej činnosti na vegetáciu je negatívny, trvalý s lokálnym charakterom.

Vzhľadom na stupeň urbanizácie hodnoteného územia sa v súčasnosti v riešenom území vyskytujú prevažne druhy živočíchov s vyššou tendenciou k synantropii. V riešenom území môže byť zaznamenaný aj výskyt niektorých chránených voľne žijúcich vtákov viazaných prevažne na biotopy polí, spoločenstvá nelesnej drevinovej vegetácie. Na ploche dotknutej realizáciou zmeny navrhovanej činnosti možno predpokladať ich občasné zalietavanie, avšak vzhľadom na charakter riešeného územia, ktoré je v tesnom kontakte s telesom diaľnice, s čím súvisí zvýšená hlučnosť prostredia, pohyb vozidiel, nepredpokladáme ich dlhodobjšie zdržiavanie sa. Zalietavanie a občasný výskyt druhov viažucich sa na plochy riešeného územia súvisí najmä s ich potravnými nárokmi.

V polohe umiestnenia navrhovanej stavby neexistuje žiadny funkčný terestrický ani hydroterestrický biokoridor, resp. migračná trasa živočíchov. Realizácia navrhovanej stavby nepredstavuje vznik novej významnej bariéry v danom území, bariéra v území už existuje a je ňou samotné teleso diaľnice D2. V rámci preletov vtáctva zloženého predovšetkým z adaptovaných druhov na daný charakter prostredia a v nočných hodinách netopierov (echolokácia) nepredstavuje mobilná PHS s max. výškou 4 m neprekonateľnú prekážku, naopak núti ich prelietavať cez diaľnicu D2 vo väčších výškach, čím sa zníži riziko kolízií s motorovými vozidlami.

V súvislosti s výrubom vegetácie v kontakte s diaľnicou D2 dôjde k čiastočnému úbytku prevažne potravného biotopu, pôjde o vplyv mierne negatívny s lokálnym charakterom. Táto skutočnosť však nebude predstavovať významné zníženie potravinovej bázy pre dotknuté živočíšstvo a nespôsobí redukciiu početnosti a zastúpenia druhov v danom území. Výrub drevín má byť realizovaný v mimovegetačnom a mimohniezdnom období z dôvodu minimalizácie negatívnych vplyvov na živočíšstvo.

Vzhľadom na polohu dotknutého pozemku v silne urbanizovanom území v kontakte s dopravnými prúdmi na diaľnici D2 možno konštatovať, že realizácia PHS nebude mať významne negatívny vplyv na živočíšstvo.

#### ***Vplyvy na územný systém ekologickej stability (ďalej len „ÚSES“)***

Riešené územie zmeny navrhovanej činnosti nezasahuje priamo do žiadnych prvkov ÚSES Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability sa najbližšie k areálu nachádza II. RBk Stará mláka s prítokmi (vzdialený cca 60-70 m), VIII. RBk Vydrica s prítokmi (vzdialený cca 1,3 km), VII. NRBk SZ svahy Malý Karpát (vzdialený cca 900 m), 16. RBc Sitina – Starý grun (vzdialený 1,2 km) a 5. PBc Devínska Kobyla (vzdialený cca 1,7 km). Cez plochu riešeného územia nie sú trasované žiadne migračné trasy živočíchov.

Vzhľadom na vzdialenosť zmeny navrhovanej činnosti od lokalít biocentier nachádzajúcich sa za urbanizovanými plochami od trasy stavby, ako aj z dôvodu, že realizácia stavby prispeje k zníženiu hlukovej záťaže v území, nepredpokladáme žiadny negatívny vplyv stavby na spomínané prvky ÚSES.

#### ***Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky***

Na posudzovanom území ani v jeho okolí sa nenachádzajú žiadne známe kultúrne a historické pamiatky, ktoré by mohli byť dotknuté vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti.

#### ***Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice***

Vplyvy presahujúce štátne hranice sa vzhľadom na charakter, rozsah a umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti nepredpokladajú.

#### ***Synergické a kumulatívne vplyvy***

Navrhovaná stavba bude osadená v danom území dočasne, po realizáciu rozšírenia diaľnice D2 na 6-pruh. Do tohto obdobia sa v danom území nepripravuje, neplánuje významná dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s navrhovanou

činnosťou na hodnotené územie. V zmysle územného plánu môžu byť umiestňované popri diaľnici D2 prevažne v smere na Dúbravku stavby s funkciou: 502 – zmiešané územia obchodu, výrobných a nevýrobných služieb na lokálnej úrovni, ktoré v budúcnosti budú zaťažovať trasu diaľnice D2/miestne komunikácie zvýšenou dopravou.

Prevádzka dočasnej mobilnej protihlukovej bariéry pozitívne ovplyvní priľahlé okolie diaľnice D2, pričom nemá synergický vplyv na dopravné záťaže miestnych komunikácií v jej širšom okolí, ako napr. ul. J. Alexyho, Saratovská ul., nakoľko so zvyšujúcou sa vzdialenosťou od komunikácie D2 je vplyv PHS menej významný. To znamená, že realizácia PHS nemá vplyv na prekročovanie prípustných hladín hluku v trase hlavných dopravných komunikácií v urbanizovanom obytnom prostredí v širšom okolí navrhovanej činnosti.

Z hodnotenia jednotlivých vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia v hodnotenom území realizácii iných projektov zadefinovaných v územnom pláne dotknutého sídla. Navrhovaná stavba znižuje hlukovú záťaž v jej priľahlom urbanizovanom prostredí.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ**

Na ploche riešeného územia platí 1. stupeň územnej ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona OPK. Priamo v zábere navrhovanej stavby sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete a európskej sústavy Natura 2000. V širšom okolí navrhovanej činnosti sa priestorovo nachádza 6 území sústavy Natura 2000 (SKUEV0502 Štokeravská vápenka, SKCHVU016 Záhorské Pomoravie, SKCHVU007 Dunajské luhy, SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV0800 Devínska hradná skala, SKUEV0064 Bratislavské luhy), ktoré sa nachádzajú v dostatočných vzdialenostiach na to, aby ich predmety vo vzťahu k charakteru plánovanej činnosti neboli ovplyvnené z dôvodu ochrany druhov a biotopov, ktoré si nevyžadujú migráciu na väčšie vzdialenosti (biotopy, rastliny, obojživelníky, bezstavovce).

Vzhľadom na predmet ochrany, charakter plánovanej činnosti, obzvlášť fázu stavebných prác boli na základe hodnotenia vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 identifikované tri územia sústavy Natura 2000 ako potenciálne dotknuté: SKUEV0388 Vydrica, SKUEV1388 Vydrica (stavba vzdialená od SKUEV0388 Vydrica v najbližšom mieste od koncového úseku trasy stavby cca 1,3 km východne a od SKUEV1388 Vydrica cca 3,8 km v SV smere) a SKUEV0280 Devínska Kobyla (vzdialená v najbližšom mieste od trasy stavby v km 56,2 – 55,6 cca 1,7 km v západnom smere).

Primerané posúdenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté územia sústavy Natura 2000 deklaruje, že zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje nepriaznivý vplyv na predmety ochrany, integritu a koherenciu území – Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nepredstavuje negatívne vplyvy na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo súvislú európsku sústavu chránených území.



## VI. ROZHODNUTIE VO VECI

### 1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe komplexného posúdenia zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

### s ú h l a s í

s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti „**Diaľnica D2 - Protihluková stena Lamač**“ za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

### 2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona MŽP SR **súhlasí s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti podľa realizačného variantu uvedeného v správe o hodnotení** a popísaného v bode II.6. tohto záverečného stanoviska, tzn. výstavba dočasnej protihlukovej steny s celkovou dĺžkou 8 183 m, t.j. ide o súčet PHS po oboch stranách diaľnice D2 v posudzovanom úseku a aj v strede diaľnice:

- 2 717 m – PHS vľavo;
- 2 729 m – PHS vpravo;
- 2 737 m – PHS v strede diaľnice.

### 3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe charakteru zmeny navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov, sa pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

- V dokumentácii pre stavebné povolenie stavby aktualizovať lokalizáciu stavebných dvorov a uviesť parcelné čísla.
- V ďalšom stupni povoľovacieho procesu zmeny navrhovanej činnosti (stavby) spresniť na výhľadovo aké dlhé obdobie je predmetná dočasná stavba navrhovaná. Na základe tohto údaju aktualizovať hlukovú štúdiu aj so zohľadnením očakávanej intenzity dopravy v dotknutom úseku diaľnice D2 v priebehu predpokladaného dočasného obdobia užívania navrhovanej stavby. V aktualizovanej hlukovej štúdii preukázať predikované hodnoty hlukových pomerov

v príľahlom chránenom území vo vzdialenosti 100 a 200 m od osi najbližšieho jazdného pruhu diaľnice D2 po vybudovaní mobilnej protihlukovej steny.

- Skladovanie prašných stavebných materiálov v miestach stavebných dvorov minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch, silách a pod.
- Pri činnostiach, pri ktorých môžu vzniknúť prašné emisie je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií.
- Zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi, oplachtením stavby pri realizácii prašných stavebných činností a pod.
- Na zemné práce používať techniku s čo najnižším certifikovaným akustickým výkonom. Vylučuje sa používanie zastaraných stavebných strojov bez platného osvedčenia o akustických emisiách.
- Odporúča sa zakázať prevádzku ťažkých stavebných strojov/mechanizmov vo večernej a nočnej dobe. Vhodným spôsobom vopred oznámiť obyvateľom v okolitej obytnej zástavbe úmysel vykonávať extrémne hlučné operácie.
- Stacionárne alebo dočasné zdroje vibrácií v etape výstavby (napr. ťažké stavebné mechanizmy) eliminovať výberom vhodného typu mechanizácie s nízkou intenzitou účinku vibrácie a situovanie stavebného stroja na stavenisku. Opatrenia proti účinku vibrácií súvisia aj s organizáciou dopravy na stavenisku, vjazdov a výjazdov nákladných automobilov so stavebným materiálom a zeminou z výkopov, zníženie povolených rýchlostí, a pod.
- Zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a neznižovali kvalitu povrchových a podzemných vôd dotknutej lokality.
- V priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov.
- Zabezpečiť, aby navrhované sociálne zariadenie staveniska, jeho odpadové vody rešpektovali Kanalizačný poriadok správcu siete.
- Zabezpečiť bezporuchovú prevádzku technologických celkov a obslužných zariadení a ďalšie preventívne opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.
- Vypracovať havarijný plán v čase výstavby pre prípad možnej havárie cisterien, prevádzajúcich nebezpečné látky a tak zabrániť znečisteniu podzemných a povrchových vôd v blízkosti stavby počas výstavby.
- Realizovať dopravnú-bezpečnostné opatrenia z dôvodu obmedzenia cestnej premávky (zúženie jazdných pruhov, zníženie rýchlosti, usmernenie dopravy pomocou cestnej svetelnej signalizácie).
- Zabezpečiť, aby zeleň v tesnej blízkosti riešeného územia bola počas výstavby rešpektovaná v plnom rozsahu (výkopové práce v blízkosti drevín vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať).
- Rešpektovať opatrenia zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody (ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie).
- Zabezpečiť, aby likvidácia drevnej hmoty z dotknutého pozemku bola realizovaná odvozom. Pálenie a drvenie na stavenisku je neprípustné.
- Výrub vegetácie uskutočniť výlučne v mimohniezdnom a mimovegetačnom období.
- V súvislosti s výrubom požiadať o súhlas na výrub drevín dotknutý cestný orgán a dotknutú obec/mestskú časť.
- Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou.

- Realizátor navrhovanej stavby je povinný zabezpečiť likvidáciu odpadov podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy. Pre obdobie prevádzky je potrebné zabezpečiť technicky a organizačne nakladanie s odpadmi v súlade s požiadavkami zákona o odpadoch.
- Za vzniknuté odpady počas prevádzky zodpovedá prevádzkovateľ navrhovanej činnosti, ktorý odpad zatriedí podľa katalógu odpadov, zabezpečí umiestnenie vhodnej nádoby na zber odpadu a následne zabezpečí jeho odvoz na miesto zhodnotenia, alebo zneškodnenia.
- Vzniknutý odpad z výkopových prác monitorovať na prítomnosť škodlivých látok a podľa výsledkov ho zneškodniť v súlade s platnou legislatívou.

#### 4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti po realizácii zmeny navrhovanej činnosti;
- kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti;
- zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov.

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti je potrebné poprojektovú analýzu zamerať predovšetkým na monitoring hluku v polohe najviac exponovaných miestach na hranici pozemkov obytných budov v trase stavby v km 55,071 - 57,827, a to:

- pred výstavbou (2 x ročne, trvanie merania 24 hod.);
- počas výstavby (2 x ročne, trvanie merania 24 hod.);
- po uvedení do prevádzky (2 x ročne, trvanie merania 24 hod.).

Monitoring bude vykonávať odborne spôsobilá organizácia, pričom kontrolná činnosť bude v pôsobnosti príslušných orgánov. Dokumentácia z monitoringu bude archivovaná u prevádzkovateľa a na požiadanie bude k dispozícii príslušným orgánom štátnej správy, miestnej samosprávy, ako aj zainteresovanej verejnosti.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy zmeny navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, je podľa § 39 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s požiadavkami uvedenými v § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov a v povolení navrhovanej činnosti.

#### 5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

K správe o hodnotení bolo doručených od zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávy a dotknutej verejnosti 10 stanovísk.

Z doručených stanovísk bolo 4 bez pripomienok.

V stanovisku dotknutej verejnosti (K. Hornišová) bol vyjadrený nesúhlas so zmenou navrhovanej činnosti, jej pripomienky boli neakceptované. Požiadavka na náhradnú výsadbu drevín (uplatnená Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny a Okresným úradom Bratislava, odborom starostlivosti o životné prostredie) a pripomienky Združenia domových samospráv a taktiež neboli akceptované. V ostatných stanoviskách boli uplatnené pripomienky, ktoré boli čiastočne akceptované.

Relevantné pripomienky, podmienky a požiadavky zo stanovísk sú akceptované a vyhodnotené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska, opodstatnené podmienky a požiadavky sú zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska. Neakceptované pripomienky sú vyhodnotené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

## **VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA**

### **1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci**

Podľa § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov boli od navrhovateľa vyžiadané listom č.1826/2018-1.7/zl/dopl, 51160/2018 zo dňa 25. 09. 2018 doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok zo stanovísk doručených k správe o hodnotení, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska. Pisomné vysporiadanie sa s pripomienkami doručenými k správe o hodnotení bolo na MŽP SR doručené od navrhovateľa dňa 11. 10. 2018.

O podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie boli informovaní účastníci konania listom č. 612/2019-1.7/zg, 15949/2019 zo dňa 20. 03. 2019.

Združenie domových samospráv reagovalo na upovedomenie žiadosťou o podklady rozhodnutia a o zvolanie ústneho pojednávania za účelom vykonania o konzultácií podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR dalo účastníkovi konania možnosť využiť svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámiť sa s podkladmi rozhodnutia, prípadne požiadať pri nahliadnutí spisu o kópiu spisu. MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady rozhodnutia. V súvislosti s vykonaním konzultácie MŽP SR uvádza, že v uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR zároveň uvádza, že správa o hodnotení bola v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona zverejnená a verejnosti dostupná na webovom sídle ministerstva a zároveň bola dostupná prostredníctvom zverejnenia dotknutou obcou. Taktiež verejné prerokovanie podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov sú dostatočné príležitosti na získanie doplňujúcich informácií o zmene navrhovanej činnosti a jej vplyvoch, prípadne ďalších údajov potrebných na rozhodnutie vo veci. O uvedenej skutočnosti MŽP SR informovalo Združenie domových samospráv samostatným listom

So stanoviskami doručenými príslušnému orgánu v rámci procesu o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a ostatnými podkladmi rozhodnutia sa bol oboznámiť dňa 01. 04. 2019 účastník

konania K. Hornišová, ktorá následne listom zo dňa 08. 04. 2019 doručeným na MŽP SR dňa 09. 04. 2019 sa vyjadrila k podkladom rozhodnutia. V uvedenom liste poukazuje najmä na podľa nej nedostatočne vyhodnotenie vplyvu na chránené územia a nedostatočne vypravovanej hlukovej štúdií. Nie je vysvetlená otázka prečo do hlukovej štúdií neboli zahrnuté obytné domy na Lipského a Húščavovej ulici, taktiež juhozápadná časť Dúbravky či veľká časť Lamača, vrátane ulice Pod Zečákom, taktiež nebola zodpovedaná otázka či sa pri výpočte hlukových máp bral do úvahy aj vplyv dopravy z Harmincovej ulice. Ďalej žiada získať čestné vyhlásenie autora hlukovej štúdie aké vyplývajúce územie použil pri výpočtoch. Požiadavkou je aj prepracovať hlukové mapy tak, aby hodnotené územie zahŕňalo aj všetky obývané oblasti Lamača a Dúbravky a aby vyplývajúce územie zahŕňalo aj celé hodnotené územie aj jeho primerane súvislé rozšírenie. Žiada uviesť viaceré varianty a porovnanie hlukových máp. V liste upozorňuje na nedostatky odborného posudku, ktorý sa nezaoberal nedostatkami hlukovej štúdie z júna 2018 a ani sa v ňom neuviedla odpoveď na otázku či sa do výpočtu hluku zahrnul aj hluk z dopravy. V závere listu je venovaných technickému riešeniu PHS. K. Hrníšová nesúhlasí, aby boli na PHS používané recyklované materiály a aby boli natreté na oranžovo alebo mali na sebe vzory ktoré by pôsobili na vodičov a cestujúcich stresovo a naďalej trvá, aby bol posúdený aj variant so systémovými opatreniami na zníženie intenzity dopravy. Na základe vyššie uvedeného žiada aby navrhovateľ vzal späť svoj návrh alebo aby bol odborný posudok odmietnutý ako nedostačujúci, alebo aby bolo k predmetnej veci vydané nesúhlasné záverečné stanovisko.

So stanoviskami doručenými príslušnému orgánu v rámci procesu o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a ostatnými podkladmi rozhodnutia (vrátane aj stanoviska K. Hornišovej zo dňa 08. 04. 2019) sa bol oboznámiť dňa 11. 04. 2019 navrhovateľ, ktorý následne listom doručeným na MŽP SR dňa 16. 04. 2019 sa vyjadril k stanovisku K. Hornišovej.

V liste navrhovateľ uvádza, že v správe o hodnotení boli vyhodnotené všetky chránené územia podľa jednotlivých kategórií podľa zákona OPK. Pre územia Natura 2000 bolo vypracované Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na dotknuté územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Akustická štúdia z r. 2018 je vypracovaná tímom odborníkov pod vedením Ing. Jaroslava Hruškoviča, ktorý zastupuje pracovisko VALERON Enviro Consulting s.r.o. disponujúce certifikátmi na hodnotenie imisií hluku v životnom a pracovnom prostredí vydané Slovenskou národnou akreditačnou službou. Ing. J. Hruškovič je odborne spôsobilý na kvalitatívne a kvantitatívne zisťovanie faktorov životného a pracovného prostredia na účely posudzovania ich možného vplyvu na zdravie – meranie hluku v životnom a pracovnom prostredí (osvedčenie o odbornej spôsobilosti č. OLP/6841/2007), a teda garantuje správnosť aplikovaného metodického postupu a výsledkov, ktoré boli zistené. Spochybňovanie výstupov merania hluku, interpretácie údajov, profesionálneho postoja spracovateľov správy o hodnotení, vrátane spracovateľov špecialistov – autorov odborných príloh ako aj spracovávateľa odborného posudku nie sú podložené konkrétnymi a exaktne zistenými údajmi. Diaľnice sú považované za verejnoprospešné stavby, o ktorých rozhodujú zastupiteľstvá (VÚC, mestské, obecné) v rámci územnoplánovacej dokumentácie. Schvaľujúci orgán za verejnoprospešné stavby považuje tie, ktoré sú určené na verejnoprospešné služby a na verejné technické vybavenie územia podporujúce jeho rozvoj a ochranu životného prostredia. Proces prerokovania územnoplánovacej dokumentácie je verejný, podliehajúci konaniam, do ktorých je zainteresovaná verejnosť. Materiálovým zložením PHS sa zaoberajú Technicko-kvalitatívne podmienky MDV SR, časť 29, ods. 3.3.. Akceptovanými materiálmi na výrobu PHS sú okrem iných aj plasty alebo recyklované plasty a tiež recyklovaná guma. Základné požiadavky na zloženie protihlukových stien vychádzajú z harmonizovanej európskej technickej normy (Technické podmienky 08/2006). Zákon o odpadoch č. 79/2015 Z. z.

v znení neskorších predpisov a zákon o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia č. 39/2013 Z. z. v znení neskorších predpisov reprezentujú legislatívne nástroje, prostredníctvom ktorých nie je možné zhodnocovať odpady tak, aby vznikali sekundárne produkty na ďalšie využitie, ktoré budú pôsobiť škodlivo na životné prostredie.

Navrhovateľ má za to, že pripomienky uvedené v liste p. Kláry Hornišovej nie sú podložené (odborná spôsobilosť, odborné posudky, hlukové štúdie) a sú len subjektívneho charakteru, znemožňujúce výstavbu protihlukovej steny, ktorej vybudovanie preukázateľne zníži imisiu hluku.

Spochybnovanie výsledkov hodnotenia životného prostredia a výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bez poskytnutia nových zistení, podložených konkrétnymi a exaktne zistenými údajmi je degradovanie/znevažovanie práce odborníkov, ľudí so špecializovaným vzdelaním, ktoré ich oprávňuje realizovať environmentálne hodnotenia. Navrhovaná zmena predstavuje pre obyvateľov a užívateľov priľahlých pozemkov významne pozitívny vplyv a to najmä významným znížením hladiny hluku, ktorý generuje prevádzka D2, ale tiež znížením priameho zaťaženia exhalátmi a prachom, svetelným smogom a podobne. Tento vplyv bude mať nesporne pozitívny dopad na obyvateľov, ale aj na okolitú faunu a flóru.

O nových podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie boli informovaní účastníci konania listom č. 614/2019-1.7/zg, 21940/2019 zo dňa 24. 04. 2019. S novými podkladmi rozhodnutia sa bol oboznámiť dňa 02. 05. 2019 účastník konania K. Hornišová, ktorá následne k nim vyjadrila listom zo dňa 06. 05. 2019 doručeným na MŽP SR dňa 06. 05. 2019. V danom liste (*list v skrátenom znení*) popisuje, že stále neboli zodpovedané a vyjasnené jej otázky, ktoré boli uplatnené v rámci tohto konania (t.j. v stanoviskách a vyjadrení sa k podkladom rozhodnutia), taktiež ani sám navrhovateľ v rámci vysporiadania sa s jej argumentmi sa riadne nezaoberal každou z jej požiadaviek. Hluková štúdia nepresvedča o tom, že protihluková stena by spôsobila zníženie hlučnosti, Záver stanoviska navrhovateľa „*Navrhovaná zmena predstavuje pre obyvateľov a užívateľov priľahlých pozemkov významne pozitívny vplyv a to najmä významným znížením hladiny hluku, ktorý generuje prevádzka D2, ale tiež znížením priameho zaťaženia exhalátmi a prachom, svetelným smogom a podobne. Tento vplyv bude mať nesporne pozitívny dopad na obyvateľov, ale aj na okolitú faunu a flóru*“ je neodôvodnený“.

MŽP SR k predloženým vyjadreniam sa k podkladom rozhodnutia dorečených K. Hornišovou konštatuje, že pripomienky boli zväčša spájané s pripomienkami, ktoré boli uplatnené už v stanovisku k správe o hodnotení, a ku ktorým sa MŽP SR vyjadrilo v kapitole VII.2. Hluková štúdia bola vypracovaná pod vedením Ing. Jaroslava Hruškoviča, ktorý je odborne spôsobilý na kvalitatívne a kvantitatívne zisťovanie faktorov životného a pracovného prostredia na účely posudzovania ich možného vplyvu na zdravie – meranie hluku v životnom a pracovnom prostredí (osvedčenie o odbornej spôsobilosti č. OLP/6841/2007). Hluková štúdia je potvrdená podpisom a pečiatkou, čím odborne spôsobilá osoba garantuje správnosť aplikovaného metodického postupu a výsledkov, ktoré boli zistené. Hlukovú štúdiu, ktorá bola súčasťou správy o hodnotení poslalo MŽP SR na zaujatie stanoviska Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave a MDV SR, odbor vedúceho hygienika rezortu, ktorý následne zaslali súhlasné stanovisko k predmetnému materiálu. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave ani MDV SR, odbor vedúceho hygienika rezortu nijakým spôsobom nespochybňovali metodiku vypracovania hlukovej štúdie. MŽP SR zároveň v rámci zisťovania skutočného stavu veci prostredníctvom vyhodnotenia predpokladaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti závery hlukovej štúdie vyhodnotilo, pričom vykonané zisťovanie a vyhodnocovanie vplyvov uvedené v rámci odôvodnenia tohto rozhodnutia

výsledky hlukovej štúdie potvrdilo. Na základe vyššie uvedeného MŽP SR má za to, že predložená hluková štúdia je po obsahovej aj formálnej stránke dostatočným podkladom na vyhodnotenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti a pripomienky účastníčky konania považuje za neodôvodnené.

Záverečné stanovisko pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 5 zákona o posudzovaní vplyvov na základe správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania, doplňujúcich informácií vyžiadaných od navrhovateľa podľa § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov a odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov.

Potreba zmeny navrhovanej činnosti vyplynula z narastajúcej hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutých mestských častí, ktorá je spôsobená cestnou dopravou na diaľnici D2. Výstavbou protihlukovej steny za zabezpečí zníženie hlukovej záťaže z prevádzky diaľnice D2 čo bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo žijúce v priľahlej zástavbe sídelných útvarov Lamač a Dúbravka.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na chránené územia podľa zákona OPK, či s územiaми Natura 2000. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti budú dotknuté záujmy ochrany drevín, stavba si vyžiada výrub 244 ks stromov s obvodom kmeňa menším ako 40 cm, 151 ks s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm a 400 m<sup>2</sup> kríkov. Vplyv zmeny navrhovanej činnosti na vegetáciu možno síce hodnotiť ako negatívny, trvalý s lokálnym charakterom, avšak naopak vplyvy na obyvateľstvo budú oproti súčasnému stavu pozitívnejšie, čo je dôvodom prečo sa plánuje táto PHS realizovať.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Opodstatnené podmienky vyplývajúce z doručených stanovísk boli zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu procesu posudzovania, vychádzajúc zo súčasného stavu poznania sa nezistili žiadne skutočnosti, ktoré by po realizácii opatrení navrhovaných v správe o hodnotení a v tomto záverečnom stanovisku závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia alebo zdravie obyvateľov dotknutej obce.

Z výsledkov posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že realizačný variant po zohľadnení podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska, je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Na základe uvedeného MŽP SR súhlasí s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti v realizačnom variante s podmienkou realizácie podmienok uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

## **2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou**

Celkovo bolo k správe o hodnotení na MŽP SR doručených 10 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávy a dotknutej verejnosti. V jednom stanovisku

bol vyjadrený nesúhlas so zmenou navrhovanej činnosti.

Podľa § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov boli od navrhovateľa vyžiadané listom č. 1826/2018-1.7/zl/dopl., 51160/2018 zo dňa 25. 09. 2018 doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok zo stanovísk doručených k správe o hodnotení, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska. Písomné vysporiadanie sa s pripomienkami doručenými k správe o hodnotení bolo na MŽP SR doručené dňa 11. 10. 2018.

K pripomienkam a požiadavkám zo stanovísk doručených k správe o hodnotení (uvedené v skrátenom znení) uvádza MŽP SR na základe súčasného stavu poznania, vychádzajúc z doplňujúcich informácií na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk doručených k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov predložených navrhovateľom (*uvedené v pôvodnom znení*), odborného posudku podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov nasledovné:

### **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava**

- Upozorňuje, že predložená správa o hodnotení neobsahuje situáciu so zakreslením polohy stavebných dvorov. Podľa uvedených parcelných čísel je plocha stavebného dvora ZS1 umiestnená na pozemkoch polyfunkčného územia Lamačská brána – Bory pri objekte Bory Mail a okolo Showroom Volvo Bory.

*V ďalšom stupni povoľovacieho procesu bude potrebné v dokumentácii pre stavebné povolenie stavby aktualizovať lokalizáciu stavebných dvorov a uviesť reálne parcelné čísla. Uvedená požiadavka je zapracovaná do kap. VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska.*

- Rešpektovať povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, zákon č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach, Nariadenie Vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

*Uvedené pripomienky vyplývajú z dodržania všeobecne platných záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia, ktoré je navrhovateľ viazaný dodržať pri výstavbe aj prevádzke navrhovanej činnosti. Z uvedeného dôvodu nebude daná požiadavka zapracovaná do tohto záverečného stanoviska.*

- Upozorňuje, že v správe o hodnotení chýba splnenie požiadavky z rozsahu hodnotenia – preukázať opodstatnenosť vynaložených investícií vo vzťahu k zlepšeniu hlukových pomerov v dotknutom území (bod 2.2.2.).

*V kap. C/III/4./4.1 Vplyvy na hlukovú situáciu v území je uvedené „Na základe výsledkov akustickej štúdie považujeme navrhovanú investičnú činnosť ako vhodnú na zníženie hlukových pomerov pochádzajúcich z dopravy v danej lokalite. Navrhované stavebno – technické riešenie protihlukových opatrení (mobilná protihluková stena o výške max. 3,5 – 4 m) je v súčasnosti jediným vhodným riešením pre zníženie hladín hluku v priľahlom obytnom prostredí, inú protihlukovú stenu aj vzhľadom na plánované rozšírenie diaľnice D2 na 6- pruh nie je možné postaviť. Výsledky akustickej štúdie preukázali opodstatnenosť vynaložených investícií vo vzťahu k zlepšeniu hlukových pomerov v dotknutom území“.*

*Taktiež v kap. B/II/4. Hluk a vibrácie sa v závere uvádza, že v zmysle výsledkov akustickej štúdie a modelácie vplyvu hluku z dopravy na dotknuté vonkajšie prostredie možno konštatovať, že vybudovaním mobilnej protihlukovej steny sa zníži úroveň hlukového zaťaženia pochádzajúceho z cestnej dopravy v trase diaľnice D2 na meracom mieste: M1: o 0,1 dB až - 0,4 dB, M2: o - 2,3 dB, M3: o - 0,6 dB až - 1,0 dB, M4: o - 2,3 dB až - 2,7 dB a M5: o - 8,6 dB až - 10,1 dB.*



*MŽP SR na základe vyššie uvedeného považuje túto podmienku za splnenú.*

- Realizovať opatrenia uvedené v kap. IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie a opatrenia uvedené v kap. VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy.

*Všetky relevantné opatrenia popísané v uvedených kapitolách MŽP SR zahrnujú aj do kap. VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska.*

**Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia**

- Z hľadiska ochrany prírody a krajiny: odporúča nahradiť vyrúbané dreviny výsadbou novej cestnej zelene v rámci navrhovanej zmeny činnosti ako opatrenie podľa § 3 ods. 3 a 4 zákona OPK a novú výsadbu stromov a kríkov zahrnúť do návrhu dokumentácie stavby vypracúvanej podľa osobitných predpisov.

*Všetky odstraňované dreviny sú súčasťou cestnej zelene, na ich výrub bude vydávať povolenie cestný správny orgán podľa osobitných predpisov. Za vyrúbané dreviny tak nie je možné uložiť náhradnú výsadbu v zmysle § 48 zákona OPK. Kompenzácia za odstránené drevín vo forme náhradnej výsadby nie je možná tiež z dôvodu nedostatočného priestoru na výsadbu vzratlej zelene v priestore realizácie zmeny navrhovanej činnosti a z dôvodu prítomnosti inžinierskych sietí ktoré znemožňujú výsadbu vzrastlých drevín. Ďalšie riziko je spojené s prejavmi zmeny klímy v dôsledku prejavov nárazového vetra, teda možný vývrat drevín na vozovku, čo predstavuje potenciálne zvýšené nebezpečenstvo vzniku dopravných nehôd. Na základe vyššie uvedených dôvodov nie je možné danú požiadavku akceptovať a zapracovať ju do tohto záverečného stanoviska.*

- Z hľadiska štátnej vodnej správy: Ochrana povrchových vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky bude potrebné riešiť v projektovej dokumentácii stavby, zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.

*Požiadavku uplatnenú z hľadiska štátnej vodnej správy považuje MŽP SR za opodstatnenú a preto je zohľadnená pri zapracovaní opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.*

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny**

- Opatrenie „Zabezpečiť, aby likvidácia drevnej hmoty z dotknutého pozemku bola realizovaná odvozom. Pálenie a drvenie na stavenisku je neprípustné.“ Nepatrí do kategórie zelene, ale do kategórie odpadov.
- Zo správy o hodnotení nie je jasné, či je v rámci zmierňujúcich opatrení uvažovaná náhradná výsadba drevín. V kapitole C/IV/2 Technické opatrenia je uvedené „po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou“. V kapitole A/9 Popis technického a technologického riešenia je navrhované len zatrávňovanie dotknutých plôch.
- Do záverečného stanoviska požaduje uviesť podmienku, že výrub drevín bude kompenzovaný náhradnou výsadbou.

*MŽP SR si k uvedenému stanovisku vyžiadalo listom č. 1826/2018-1.7zl/dopl. 51160/2018 zo dňa 25. 09. 2018 od navrhovateľa doplňujúce informácie. V doplňujúcich informáciách doručených navrhovateľom dňa 11. 10. 2018 sa uvádza nasledovné: Upozornenie ohľadne*

*kategorizácie berie navrhovateľ na vedomie avšak požiadavka ohľadne náhradnej výsadby je podľa navrhovateľa neakceptovateľná. V rámci stavby budú realizované vegetačné úpravy na celej ploche riešeného územia. Celkovo v rámci vegetačných úprav je navrhované výsev (zatrávnenie) v rozsahu 15 900 m<sup>2</sup> na rovine a 15 365 m<sup>2</sup> na svahu. Výsadba a sadové úpravy môžu byť vykonané iba na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa. S náhradnou výsadnou navrhovateľ nesúhlasí z dôvodu priestorových podmienok a hlavne sa jedná o cestnú zeleň, ktorej výrub prebieha podľa § 14 ods. 3 cestného zákona. V zmysle uvedeného zákona nie je možné uložiť náhradnú výsadbu.*

*MŽP SR po zohľadnení skutočností uvedených v doplňujúcich informáciách a v odbornom posudku konštatuje, že nie je možné danú požiadavku ohľadne náhradnej výsadby akceptovať a zapracovať ju do tohto záverečného stanoviska. Pripomienku ohľadne kategorizácie berie na vedomie.*

### **Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor vedúceho hygienika rezortu**

- Žiada aby v ďalšom stupni povoľovacieho procesu predmetnej navrhovanej činnosti (stavby) bolo spresnené na výhľadovo aké dlhé obdobie je predmetná dočasná stavba navrhovaná. Na základe tohto údaju aktualizovať hlukovú štúdiu aj so zohľadnením očakávanej intenzity dopravy v dotknutom úseku diaľnice D2 v priebehu predpokladaného dočasného obdobia užívania navrhovanej stavby. V aktualizovanej hlukovej štúdii preukázať predikované hodnoty hlukových pomerov v príslušnom chránenom území vo vzdialenosti 100 a 200 m od osi najbližšieho jazdného pruhu diaľnice D2 po vybudovaní mobilnej protihlukovej steny.

*Uplatnenú požiadavku považuje MŽP SR za opodstatnenú a preto je premietnutá do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.*

### **Združenie domových samspráv**

1. Je potrebné zvážiť alternatívu z materiálov zo zhodnotených odpadov, ktoré majú schopnosť tlmiť ruchy a hluky a obmedziť jeho šírenie v priestore.
2. Je potrebné zvážiť alternatívu zvukovej izolácie spočívajúcej z izolačnej zelene v podobe vzrastlých stromov, resp. hlukovú stenu doplniť aj o tento prvok.
3. Dokončenú hlukovú stenu je potrebné opatriť vertikálnou zeleňou, podobne ako tomu je na Einsteinovej ulici

*MŽP SR si k uvedenému stanovisku vyžiadalo listom č. 1826/2018-1.7zl/dopl. 51160/2018 zo dňa 25. 09. 2018 od navrhovateľa doplňujúce informácie. V doplňujúcich informáciách doručených navrhovateľom dňa 11. 10. 2018 sa uvádza nasledovné:*

*K bodu 1 - Požiadavka nie je realizovateľná. PHS je certifikované zariadenie, skladá sa zo zvukovopohltivého materiálu a podnože (bezpečnostný prvok profilu New Jersey), t.j. celá konštrukcia musí byť certifikovaná aj na náraz vozidla. Mobilná PHS bude okrem zvukoizolačnej funkcie plniť aj funkciu bezpečnostnú.*

*K bodu 2 - Požiadavka svojím charakterom môže obsahovať riziká. Výsadba vzrastlých stromov v tesnej blízkosti vozovky, resp. v susedstve PHS môže pritiahnúť do daného územia niektoré prevažne synantropne druhy avifauny, čo môže spôsobiť ich kolízie s dopravnými prostriedkami na diaľnici D2. Ďalšie riziko je spojené so zmenou klímy v dôsledku prejavov nárazového vetra (možný vývrat drevín na vozovku, čo predstavuje potenciálne nebezpečie vzniku dopravných nehôd). Výsadba vzrastlých stromov v tesnej blízkosti telesa diaľnice D2 v predmetnom úseku sa neodporúča. Sadové úpravy okolitého terénu boli navrhnuté na základe priestorových pomerov,*

možnej bezproblémovej údržby bez obmedzenia premávky na diaľnici a v súlade s technickými predpismi.

K bodu 3 - Požiadavka nie je realizovateľná, nakoľko sa jedná o certifikované zariadenie (dočasná protihluková stena s max. výškou 4,0 m), na konštrukcii ktorej nie je možné umiestnenie ďalších/iných prvkov (napr. vertikálnej zelene) okrem samotného vlastného konštrukčného skeletu. Protihluková stena na Einsteinovej nie je riešená ako dočasná PHS, má iné technické parametre i konštrukčné riešenie. Riešenie PHS v Lamači je dočasné, do doby rozšírenia D2 na 6 – pruh. Z uvedeného dôvodu je navrhnutá PHS ako dočasná, mobilná (po demontáži možné neskoršie využitie niekde inde, šetrné k prírode).

MŽP SR po zohľadnení skutočností uvedených v doplňujúcich informáciách konštatuje, že nie je možné dané požiadavky akceptovať a zapracovať ich do tohto záverečného stanoviska.

### **Klára Hornišová**

1. Správa o hodnotení venuje neúmerne veľa miesta úvahám, či by mala navrhovaná činnosť vplyv na viacero najbližších chránených území rôznych druhov a usudzuje, že vzhľadom na veľké vzdialenosti by nijaké vplyvy neboli, okrem azda nepriamych vplyvov na biokoridor Stará Mláka.

Pripomienka je irelevantná, vplyvy na chránené územia sú vyhodnotené primerané k realizácii PHS a k charakteru dotknutého územia.

2. O biote v dotknutom území sa tvrdí, že jej diverzita je nízka, bez prirodzených biotopov a dlhodobiejšieho pobytu chránených živočíchov. Takéto závery môžu byť len dôsledkom nedostatočného prieskumu. Tunajšie nepriechodné húštiny ruže šípovej, černíc atď. tvoria prirodzené biotopy, s vhodnými hniezdnymi možnosťami pre vtáctvo.

Daná pripomienka je iba vec názoru. Na to aby sa jednoznačne mohlo povedať koľko a kých druhov a v akých početnostiach sa v danom území vyskytujú sú potrebné systematické a dlhodobé pozorovania, zápisy a výskumy. MŽP SR je toho názoru, že biota je v správe o hodnotení vyhodnotená primerane k realizácii PHS a k charakteru dotknutého územia.

3. Jestvujúce porasty zrejme lepšie brania erózii ako zamýšľané trávnaté porasty na novouloženej zemine. Nie je jasné, prečo by sa mali novozaložené trávnaté porasty zvonka protihlukových stien kosiť, a to dokonca trikrát do roka.

Pripomienka je irelevantná, informácia o protieróznych účinkoch trávnatého porastu síce v správe o hodnotení nie je uvedená, avšak je vedecky aj praxou dokázaná silná účinnosť takýchto opatrení, trávové porasty sa používajú ako protierózne opatrenia aj na svahoch s vysokými sklonmi. Požiadavka na kosenie trávy vyplýva zo všeobecne záväzného nariadenia, ktorú si vydáva samotná obec.

4. Nadmerný je tiež priestor opätovne venovaný výskytu karagany a tomu, či sú tunajšie jej jedince stromami alebo kríkmi. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“) by sa mala v prvom rade vyjadrovať k prírodným hodnotám dotknutého územia, k jeho nadväznostiam na okolie a k ekologickým službám, ktoré poskytuje a nie k takýmto nepodstatnostiam.

V správe o hodnotení sa uvádza, že z dôvodu nejednoznačnosti výsledkov dendrologického posúdenia výrubu drevín navrhovateľ dňa 16. 10. 2017 zabezpečil vykonanie pochôdzky v teréne s vyznačením drevín v teréne k dokumentácii „Diaľnica D2 PHS Lamač, inventarizácia drevín“. Na základe zistení pochôdzky navrhovateľ zvolal opätovnú terénnu pochôdzku za účasti ŠOP SR.

Počas terénnej pochôdzky dňa 19. 10. 2017 bolo jednoznačne potvrdené pracovníkom ŠOP SR, že predmetné dreviny druhu karagana stromovitá (*Caragana arborescens*) nachádzajúce sa na lokalite č. 7 (pravá strana D2 - km 55,625 – 55,325 v smere do Lamača) majú rastovú formu kríkovú. Prehodnotenie tohto výskytu vyplynula z požiadavky ŠOP SR, spracovateľ správy o hodnotení bol povinný sa touto otázkou zaoberať.

5. Nenáležitú sú konštatovania, že „dotknuté územie sa nachádza v pomerne výrazne antropicky exponovanom priestore miestnej časti Dúbravka” a „okolie riešeného územia nie je poľnohospodársky využívané, ide o urbanizované mestské prostredie” – jeho širšie okolie je také, no ono samo je naopak súčasťou rozsiahleho zeleného ostrova, ktorý je pri pohľade z urbanizovaných častí pastvou pre oči, má teda účinky aj rekreačné, zlepšuje klimatické pomery a je útočiskom voľne žijúcich živočíchov.

MŽP SR súhlasí s týmto tvrdením, dotknuté územie nadväzuje na naozaj veľmi atraktívne územie celomestského a regionálneho významu, avšak nič to nemení na výsledku environmentálneho hodnotenia.

6. V správe o hodnotení sa tvrdí, že protihluková stena by svojou výškou bránila kolíziám vozidiel s netopiermi – nie sú tu však priložené údaje o pozorovaniach, či je správanie netopierov naozaj také, že za stenou zasa nezletia nižšie. Pritom sa tu nehovorí nič o možných kolíziách vtáctva so samotnou navrhovanou stenou.

V priestore navrhovanej stavby sa nenachádza žiadny funkčný terestrický biokoridor prípadne migračná trasa. V danom území neboli zaznamenané migračné koridory netopierov. Výstavba PHS by nemala mať výraznejší vplyv na vtáky alebo netopier, naopak pravdepodobnosť kolízie netopierov, alebo vtákov z motorovými vozidlami bude po výstavbe PHS nižšia nakoľko samotná stena bude brániť danej kolízií. PHS nebude predstavovať novú bariéru nakoľko už samotná diaľnica D2 je bariérou. Pre migrujúce vtáctvo nepredstavuje žiadnu neprekonateľnú bariéru, naopak, tým že núti letieť ponad diaľnicu vo väčších výškach sú chránené pred prípadnými kolíziami s motorovými vozidlami.

7. Oproti dôrazu na nezmysly sa na druhej strane v správe o hodnotení vôbec neuvažujú kumulované vplyvy mnohých betónových a asfaltových stavieb a spevnených povrchov na prehrievanie a vysušovanie celej krajiny, vrátane týchto, hoci aj vzdialených chránených území. Podľa textu by mal byť trvalý záber plôch asi 1,2 ha, a to by pritom bola len základňa protihlukovej steny, bez zarátania plôch jej ďalších stien, ktoré by akumulovali a sálali teplo.

MŽP SR konštatuje, že aj pri trvalom zábere 1,2 ha plochy nebude mať výstavba PHS ani v kumulácii s už existujúcimi betónovými resp. asfaltovými stavbami výrazný negatívny vplyv na zmenu klímy.

8. Záporný vplyv by mala aj ťažba a dovoz násypového materiálu z lomu Devín – ťažba kameňa v lome odkrajuje z okolitých lesov v masíve Devínskej Kobyly, vyvoláva nestabilitu svahov, je zdrojom prašnosti.

Táto podmienka je irelevantná, nakoľko ide už o existujúci lom, v ktorom už v súčasnosti dochádza k ťažbe nerastu. Aj v prípade ak by sa neuvažovalo s odberom nerastu z tohto lomu, nič sa nemení na tom, že bude v danej lokalite aj naďalej dochádzať k ťažbe. Možno hodnotiť že výstavba protihlukovej steny bude mať z tohto hľadiska negatívny vplyv, avšak je iba dočasný a lokálny.

9. Správa o hodnotení pritom tvrdí, že montáž a demontáž steny nebude spôsobovať významnú prašnosť či hluk. Vraj sa nebudú používať ťažké mechanizmy a robiť búracie práce. Na ďalšom

mieste sa v nej píše, že hlučnosť použitých mechanizmov možno zanedbať, lebo bude zakrytá hlukom z dopravy a kompenzovaná stíšením dopravy vyvolanom dopravnými obmedzeniami, čo sú zjavné hlúposti. Chváliť sa tým, že niektoré z krokov výstavby by boli bez hluku a prachu, keď iné – frézovanie asfaltu, búranie betónu, výkopy zeminy a odstraňovanie vegetačného krytu – nimi budú oplývať, je bezočivé a zavádzajúce. Pritom zeleň, ktorá by sa kvôli výstavbe zničila, sama o sebe tlmí hluk a zachytáva prach a imisie.

*Schopnosť zelene tmiť a izolovať antropogénne prejavy nie je v danom prípade dostatočná, porasty, ktoré budú odstránené nedosahujú také rozmery, aby bolo možné uvažovať o rovnakom tlmiacom účinku hluku v porovnaní s PHS. Hluk pri demontáži PHS bude reálne v porovnaní s hlukom z dopravy zanedbateľný, navyše pôjde o dočasný negatívny vplyv.*

10. Podkladové údaje sú v správe o hodnotení a jej prílohách na rôznych miestach uvedené rôzne.

*Pripomienka je relevantná, v správe o hodnotení sa nachádzajú formálne nedostatky, to však nemení výsledok environmentálneho hodnotenia.*

11. Hlukové mapy v akustickej štúdií zobrazujú hladiny hluku len pre časť Lipského a Húščavovej ulice. Je tu síce vyznačená hladina hluku na vozovke na Harmincovej ulici, ale jej okolie je už vybielené, a tak nie je jasné, či sa do výpočtu hladiny hluku na vyfarbených častiach Lipského a Húščavovej ulice zahrnul aj vplyv hluku z celej Harmincovej ulice, ktorá je veľmi hlučná. V tejto súvislosti je tiež známe, že sa dlhodobo plánuje rozšírenie vozovky na Harmincovej ulici na 4 pruhy (s čím nesúhlasím), takže nie je pravdivé tvrdenie zo správy o hodnotení, že do obdobia plánovaného rozšírenia diaľnice D2 na 6 pruhov „sa v danom území nepripravuje, neplánuje významná dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s navrhovanou činnosťou na hodnotené územie”.

12. V akustickej štúdií sa neuvádza, akú presnosť má použitý počítačový program. Hladiny hluku by sa mali odmerať aj v akých bodoch, ktoré neboli vstupmi do výpočtov, a porovnať s hodnotami, ktoré vypočítal program.

*K bodom 11 a 12 MŽP SR uvádza, že Hluková štúdia bola vypracovaná odborne spôsobilými osobami a špecialistami v danej oblasti. Odborne spôsobilá osoba má osvedčenie o odbornej spôsobilosti a teda garantuje sa správnosť aplikovaného metodického postupu a výsledkov, ktoré boli zistené. Hlukovú štúdiu, ktorá bola súčasťou správy o hodnotení poslalo MŽP SR na zaujatie stanoviska Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave a Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor vedúceho hygienika rezortu, ktorý následne zaslali súhlasné stanovisko k predmetnému materiálu. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave ani Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor vedúceho hygienika rezortu nijakým spôsobom nespochybňovali metodiku vypracovania hlukovej štúdie. Na základe uvedeného MŽP SR nemá dôvod spochybňovať predmetnú štúdiu.*

13. Správa o hodnotení bagatelizuje zohavenie krajiny, aké by spôsobila protihluková stena. Masy betónu s plánovanou výškou a niekoľko kilometrovou dĺžkou by pôsobili deprimujúco ako múry väzenia, zastierali a kazili by výhľad na zalesnené kopce v okolí – svahy Malých Karpát i masív Devínskej Kobyly, z okien, balkónov a mnohých iných miest, ľudia by strácali poňatie o plynulosti a celkovej podobe okolitého krajinného reliéfu. Oproti tomu, pohľad na rozľahlé a súvislé celky zelene pôsobí obodrujúco a liečivo.

14. Takisto je prevrátením skutočnosti tvrdiť, že stena by zvýšila bezpečnosť premávky a znížila riziko dopravných nehôd. Naopak, pôsobila by neprirodzene, deprimujúco, monotónne

a uspávajúco, sťažovala by orientáciu. Cestujúcich by pripravila o pekné výhľady, ktoré významne prispievajú k radostiam dňa.

*MŽP SR berie na vedomie dané pripomienky (bod 13 a 14). Z pohľadu vodičov, či cestujúcich môže PHS pôsobiť neatraktívne a monotónne, z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu oproti súčasnému stavu, ktorá však v širších pohľadoch nebude významne scenéricky vnímateľná. Navrhovaná činnosť svojim výškovým riešením nebude vytvárať v území výškovú zástavbu. Pohoda obyvateľov a ochrana pred hlučnosťou je vyšším záujmom v porovnaní s vizuálnym zážitkom – pohľadom na krajinu. Zvýšením bezpečnosti sa myslí dopad vybudovania PHS ako zábrany vstupu osôb a živočíchov na cestu, čím sa zníži riziko kolízie a havarijných situácií tohto typu.*

15. Stena by sa v prípade živelných pohrôm, napríklad požiarov, mohla stať osudnou neprekonateľnou bariérou či už pre osoby na diaľnici alebo z jej vonkajšku. V takých krajných situáciách sú zákazy prechodu irelevantné. Súčasná podoba predmetného úseku diaľnice jej peší prechod neznemožňuje, a je teda bezpečnejšia. Navyše v prípade požiaru porastov v okolí diaľnice by stena veľmi sťažila hasenie.

*Pripomienka je irelevantná, PHS musí spĺňať protipožiarne opatrenia, PHS nebude predstavovať neprekonateľnú prekážku ani v prípade nehodovej udalosti spojenej so vznikom požiaru. Podľa technických podmienok TP 15/2011 je každých 300 m v trase stavby navrhnutý únikový východ.*

16. Nie je jasné, na akom podklade sa v správe o hodnotení tvrdí, že stavba by prispela k zníženiu svetelného znečistenia. To je spôsobené najmä svetelnými reklamnými tabuľami na vysokých stožiaroch. Neuvádza sa, či by steny zhoršili výhľad z diaľnice na tieto tabule, či by ich prevádzkovatelia prípadne nezvýšili alebo či sa chystá nejaké administratívne opatrenie obmedzujúce ich prevádzku.

*Hodnotenie svetelných reklamných tabuľ nie je predmetom tohto konania, taktiež vzhľadom na prioritu vybudovať PHS kvôli zníženiu hlučnosti riešenie svetelného znečisťovania nie je prioritou.*

17. Mojou požiadavkou je zväziť variant zníženia intenzity dopravy po diaľnici i po iných cestách ako možnosť na zníženie hlukovej záťaže sa správa o hodnotení nezaoberala. Požiadavka nie je iracionálna, takým je naopak jej ignorovanie, čo vedie k nekončiacim sa nenásytným záberom pôdy a jej pokrývaniu betónom a asfaltom bez ohľadu na následky.

*Požiadavka je irelevantná, varianty, ktoré sa mali hodnotiť v správe o hodnotení boli určené už v rozsahu hodnotenia.*

18. Zo správy o hodnotení sa dozvedela, že doba prevádzky navrhovanej stavby by mala byť asi desať rokov. Cena a rozsah ničenia, ktoré by si vyžiadala, sú vo vzťahu k tomu nadmerné.

*Daná pripomienka je vec osobného názoru, taktiež nie je relevantná s pohľadom posudzovania vplyvov na životné prostredie.*

19. Tvrdenie, že “je navrhovaná investičná činnosť dotknutým obyvateľstvom dlhodobo očakávaná”, je nepodložená. V mieste svojho bydliska a jeho okolí som nikdy nepočula, že by sa sťažoval na hluk z diaľnice a dožadoval sa ochrany pred ním. O pláne na výstavbu predmetnej protihlukovej steny tu asi vie len málokto. Naopak, obyvatelia z tých domov na Lipského a Húščavovej ulici, ktoré sú najbližšie k Harmincovej ulici sa už dlho sťažujú na hluk a vibrácie z Harmincovej ulice. Už roku 2012 niektorí z nich uvádzali, že si tam dali premerať hladinu

hluku a výsledky boli porovnateľné ako na Račianskom mýte. Aké riešenie okrem zníženia intenzity dopravy je prijateľné tu?

*Výsledky posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie preukázali, že výstavba PHS je z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo v danom území prospešná. Na verejnom prerokovaní sa občania mestských častí Lamač a Dúbravka k predmetnej stavbe vyjadrili kladne, predmetná stavba je v danom území potrebná a požadujú jej skorú realizáciu.*

20. Trvám na všetkých svojich stanoviskách k predmetnému zámeru zo 06. 07. 2016, 27. 09. 2016, 30. 01. 2017, 05. 04. 2017 a 15. 06. 2017.

*Stanoviská boli riešené už v rámci zisťovacieho konania, relevantné pripomienky boli predmetom rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a následne zapracované do správy o hodnotení.*

21. Navrhovateľ by mal zámer vziať späť v celom rozsahu.

*MŽP SR berie pripomienku na vedomie, daná pripomienka je vec osobného názoru.*

*MŽP SR si k uvedenému stanovisku vyžiadalo listom č. 1826/2018-1.7zl/dopl. 51160/2018 zo dňa 25. 09. 2018 od navrhovateľa doplňujúce informácie. V doplňujúcich informáciách doručených navrhovateľom dňa 11. 10. 2018 sa uvádza nasledovné:*

*Výsledky posúdenia stavby na životné prostredie preukázali, že navrhovaná stavba je z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo v danom území významne prospešná. Pani K. Hornišová nebola prítomná na verejnom prerokovaní správy o hodnotení konaného dňa 5.9.2018, kde by bola oboznámená s názormi občanov/verejnosti bývajúcich v okolí diaľnice D2. Občania dotknutých mestských častí Lamač a Dúbravka, ktorí boli účastníkmi verejného prerokovania, sa k predmetnej stavbe vyjadrili kladne, predmetná stavba je v danom území potrebná a požadujú jej skorú realizáciu. Vzhľadom na potrebu vybudovania zmeny navrhovanej činnosti navrhovateľ konštatuje, že jednotlivci by nemali plánovanú verejnoprospešnú stavbu brzdiť, resp. oddiaľovať jej výstavbu. Umiestnenie stavby zabezpečí zníženie hlukového zaťaženia príľahlého obytného územia a zároveň oproti súčasnosti bude mať pozitívny vplyv aj na zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. Z pohľadu hlukového zaťaženia územia konštatuje, že výsledky akustickej štúdie preukázali zníženie úrovne hlukových intenzít pochádzajúcich z cestnej dopravy v trase diaľnice D2 v príľahlej obytnej zástavbe v rozsahu -0,1 až -10,1 dB. Výsledky rozptylovej štúdie preukázali, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok (CO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzén) v príľahlom urbanizovanom území pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach počas prevádzky stavby budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty. Rozptylová aj akustická štúdia boli spracované odborne spôsobilou osobou. Podkladom pre vypracovanie akustickej a rozptylovej štúdie boli aktualizované dopravné údaje v trase diaľnice D2 (sčítače dopravy/prepočet pre obdobie spustenia stavby do prevádzky cez prognózované koeficienty rastu dopravy v zmysle TP 07/2013, Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia dopravy a pozemných komunikácií), ako aj v trasách príľahlých komunikácií (cesta I/2, II/505, miestne komunikácie) – prepočet v zmysle metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, 2014).*

*Ďalej navrhovateľ konštatuje, že vzhľadom na max. výšku steny 4,0 m, nedôjde v danom území k vzniku takej stavby, bariéry, ktorá by významne znečisťovala pohľady z obytných celkov na okolitú krajinnú scenériu (Malé Karpaty, Devínska Kobyla).*

Navrhovaná protihluková stena nebude predstavovať neprekonateľnú prekážku ani v prípade nehodovej udalosti spojenej so vznikom požiaru. Podľa technických podmienok TP 15/2011 je každých 300 m v trase stavby navrhnutý únikový východ. V mieste únikového východu budú umiestnené dvere rozmeru 900x1970 mm otvárateľné v smere úniku osôb. Dvere budú vybavené panikovým kovaním podľa STN EN 179 (záмок bude zabezpečovať otvorenie dverí v smere úniku aj v prípade že sú zamknuté, z vonkajšej strany bude možné otvoriť únikový východ len za použitia kľúča).

Realizácia stavby si vyžiada výrub existujúcej zelene v polohe osadenia mobilnej PHS v nevyhnutnom rozsahu. Z pohľadu výrubu konštatuje, že sa bude jednať o výrub legálny, ktorý nevyžaduje výrubové konanie. Dreviny popri diaľnici D2 boli vysadené ako cestná zeleň v r.1973, nejedná sa teda o voľnú krajinu. Celkovo z pohľadu dotknutých drevín pôjde o výrub 244 ks stromov s obvodom kmeňa menším ako 40 cm a 151 ks stromov s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm. Dovoľujeme si upozorniť, že výrub drevín nie je rozsiahly. Veľká väčšina inventarizovaných drevín sú dreviny nepôvodné a invázne. Z nepôvodných sa najviac vyskytuje karagana stromovitá, agát biely, ale aj hlošina úzkolistá, tavelník van Houtteho, šumach pálkový, orgován obyčajný a invázny druh beztvarec krovitý.

Podľa § 7 zákona OPK sa pod ochranou prirodzeného druhového zloženia ekosystémov rozumie reguláciu rozširovania nepôvodných druhov, sledovanie výskytu, veľkosti populácií a spôsobu šírenia nepôvodných druhov a odstraňovanie inváznych druhov. Odstraňovanie nepôvodných (väčšinou invazívne sa správajúcich) a inváznych druhov má z hľadiska ochrany pôvodných druhov a biotopov významne pozitívny vplyv.

Medzi Malými a Devínskymi Karpatmi v priestore plánovanej výstavby neexistuje žiadny funkčný terestrický biokoridor prípadne migračná trasa. Nejde o vybudovanie novej bariéry, bariéra už existuje a je ňou samotná diaľnica D2. Pre migrujúce vtáctvo taktiež nepredstavuje žiadnu neprekonateľnú bariéru, skôr naopak, tým, že núti vtáky letieť ponad diaľnicu vo väčších výškach, chráni ich pred prípadnými kolíziami s motorovými vozidlami, má teda na vtáctvo pozitívny vplyv. Jediný ako tak funkčný biokoridor regionálneho významu v širšom okolí stavby je II Stará mláka ako súčasť Lamačského potoka. Tento ale nebude žiadnymi aktivitami súvisiacimi s realizáciou stavby PHS dotknutý, nakoľko sa nachádza v dostatočnej vzdialenosti od stavby.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že vplyvy tak ako sú popísané v Správe o hodnotení nemôžu a nebudú mať v žiadnom prípade významne negatívne vplyvy na životné prostredie, práve naopak, budú mať nesporne pozitívny vplyv.

## **VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Mgr. Zuzana Gelingarová

### **2. Potvrdenie správnosti údajov**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie



Ing. Roman Skorka  
riaditeľ odboru

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava, 20. 06. 2019

## **IX. INFORMÁCIA PRE POVOLUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI**

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona o posudzovaní vplyvov verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a splňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov zmeny navrhovanej činnosti bola identifikovaná nasledovná verejnosť:

1. Združenie domových samosprávy, P. O. BOX 218 Námestie SNP 13, 850 00 Bratislava
2. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava

## **X. POUČENIE O ODVOLANÍ**

### **1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať**

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

## **2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie**

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona o posudzovaní vplyvov.

## **3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom**

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

