D1 BRATISLAVA – SENEC, 1. ÚSEK BRATISLAVA - TRIBLAVINA

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z.

dátum: 8.8.2019

zadávateľ:

NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

SPRACOVATEĽ

Integra Consulting s. r. o., organizačná zložka Slovensko
Jelenia 7
811 05 Bratislava
Slovenská republika

IČO: 51 483 122
[redacted]

ZADÁVATEĽ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
Bratislava
841 04
Slovenská republika

Integra Consulting s.r.o. je členom konzorcia INTEGRA Group, v rámci ktorého sa sústredí predovšetkým na hodnotenie vplyvov zámerov na životné prostredie – metodicky i prakticky.

OBSAH:

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 10

I.1. NÁZOV (MENO):....10
I.2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO....10
I.3. SÍDLO....10
I.4. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA....10
I.5. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO NA KONZULTÁCIE....10

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 11

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 12

III.1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI (KRAJ, OKRES, OBEC, KATASTRÁLNE ÚZEMIE, PARCELNÉ ČÍSLO):..12
III.2 STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY A ÚDAJE O VÝSTUPOCH....12
III.2.1 OPIS PROCESU POSUDZOVANIA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE....12
III.2.2 OPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA NAVRHOVANEJ ZMENY....14
II.2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY A ÚDAJE O VÝSTUPOCH....31
III.3 PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE....39
III.4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV....40
III.5 VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE....41
III.6 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ....41
III.6.1 GEOMORFOLOGICKÉ POMERY....41
III.6.2 GEOLOGICKÉ POMERY....42
III.6.3 HYDROGEOLOGICKÉ POMERY....43
III.6.4 HYDROLOGICKÉ POMERY....44
III.6.5 PÔDNE POMERY....44
III.6.6 KLIMATICKÉ POMERY....45
III.6.7 BIOTICKÉ POMERY....47
III.6.8 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY....50
III.6.9 OBYVATEĽSTVO....53
III.6.10 ÚZEMNOPLÁNOVACIA DOKUMENTÁCIA....54
III.6.11 VYUŽITIE ÚZEMIA....54
III.6.12 ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY A KULTÚRNE PAMIATKY....55
III.6.13 HMOTNÝ MAJETOK....57

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 62

IV.1. VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO....62
IV.2 VPLYVY NA EMISIE SKLENÍKOVÝCH PLYNOV....63
IV.2 VPLYVY NA OVZDUŠIE....63
IV.3 VPLYVY NA HLUKOVÚ SITUÁCIU....63
IV.4 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY....64
IV.5 VPLYVY NA PODZEMNÉ VODY....64
IV.6 VPLYVY NA PÔDU A HORNINOVÉ PROSTREDIE....65
IV.7 VPLYVY NA BIODIVERZITU, FLÓRU, FAUNU A ICH BIOTOPY....66
IV.8 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA....67

IV.9 VPLYV NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY 68
IV.10 VPLYVY NA KRAJINU 69
IV.11 VPLYVY NA KULTÚRNE A ARCHEOLOGICKÉ PAMIATKY 69
IV.12 VPLYVY NA HMOTNÝ MAJETOK 69
IV.13 POSÚDENIE RIZÍK A MOŽNOSTÍ ADAPTÁCIE V SÚVISLOSTI S KLIMATICKOU ZMENOU 70
IV.14 INÉ VPLYVY 70
IV.15 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY 70
IV.16 OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEGATÍVNYCH VPLYVOV, POPR. K POSILNENIU VPLYVOV POZITÍVNYCH 71
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 72
V.1 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 72
V.2 NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 72
V.3 UMIESTNENIE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 72
V.4 ZDÔVODNENIE POTREBY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ LOKALITE 72
V.5 STRUČNÝ OPIS ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 73
V.6 POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU 74
V.7 ZÁVER 77
VI. PRÍLOHY 78
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 81
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA 82
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 83
PODKLADY 84
ZOZNAM SKRATIEK 86

ZOZNAM OBRÁZKOV

OBRÁZOK 1 PRIEMERNÉ TEPLOTY A ÚHRN ZRÁŽOK (WWW.METEOBLUE.COM, 2019) 46
OBRÁZOK 2 NAJVYŠŠIE TEPLOTY (WWW.METEOBLUE.COM, 2019) 46
OBRÁZOK 3 MNOŽSTVO ZRÁŽOK (WWW.METEOBLUE.COM, 2019) 47
OBRÁZOK 4 MAPA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ VRÁTANE SÚSTAVY NATURA 2000 V OKOLÍ DIAĽNICE D1 BRATISLAVA – SENEC, 1. ÚSEK 51

ZOZNAM TABULIEK

TABUĽKA 1 OBJEKTOVÁ SKLADBA DIAĽNICE D1 BRATISLAVA – SENEC, 1. ÚSEK BRATISLAVA – TRIBLAVINA – STAVEBNÉ OBJEKTY (AKTUÁLNE RIEŠENIE – VYZNAČENIE ZMIEN PROTI DSP) 16

TABUĽKA 2: VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY V SKUT. VOZI. ZA DEŇ SPOLU PODĽA CELOŠTÁTNEHO SČÍTANIA DOPRAVY SSC V ROKOCH 2005 A 2010 34

TABUĽKA 3 KONZERVATÍVNY ODHAD EMISIÍ PRE „D1 BRATISLAVA - SENEC, ROZŠÍRENIE NA 6-PRUH“ OD AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY V ROKOCH 2020-2040 36

TABUĽKA 4 NEHNUTEĽNÉ NÁRODNÉ KULTÚRNE PAMIATKY V OKOLÍ 56

TABUĽKA 5 ZHRNUTIE VYHODNOTENIA VPLYVU NA ÚZEMIA NATURA 2000 V OKOLÍ DIAĽNICE D1 BRATISLAVA – SENEC, 1. ÚSEK BRATISLAVA – TRIBLAVINA 68

TABUĽKA 6 SÚHRN OČAKÁVANÝCH VPLYVOV ZÁMERU 74

ÚVOD

Predmetom tohto Oznámenia o zmene je diaľnica v kategórií D 33,5/120, resp. D 41/120, ktorá sa nachádza v Bratislavskom samosprávnom kraji a zasahuje do okresov Bratislava II, Bratislava III a Senec, konkrétne ide o úsek diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava - Triblavina. Zmena navrhovanej činnosti sa týka miesta budúceho križovania diaľnic D1 a D4 v priestore križovatky Ivanka sever.

Cieľom predmetnej stavby je vybudovať rozšírenie jestvujúcej diaľnice D1 vrátane výmeny konštrukcie vozovky v úseku Bratislava – MÚK Triblavina a zabezpečiť dopravné prepojenie medzi diaľnicami D1 a D4. Súčasťou stavby bude vybudovanie križovatkových kolektorov od križovatky Vajnory po križovatku Ivanka sever a koordinácia s diaľnicou D4 počas výstavby v mieste križovania diaľnic.

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

Predmetný úsek zmeny navrhovanej činnosti bol už v minulosti posudzovaný ako súčasť stavby:

Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ukončené procesy):

- Zámer EIA (2009): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“,
- Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31.5.2010,

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

- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2016): „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“

- Rozhodnutie Ministerstva životného prostredia podľa § 29, ods. 2 zákona prostredia č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238D1)“ č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017.

Pre stavbu „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané OÚ Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky právoplatné územné rozhodnutie o umiestnení stavby (č. A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.3.2013, právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013). Po prehodnotení koncepcie výstavby jednotlivých úsekov diaľnice D1 prišlo k úprave rozsahu stavby v priestore križovatky Triblavina. V rámci stavby MÚK Triblavina sa vybuduje aj prislúchajúca časť samotnej diaľnice D1, Z toho dôvodu došlo k rozdeleniu celej stavby Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory na dva samostatné stavebné úseky. Prvý úsek je v rozsahu od km 0,000 (13,600 D1) až po začiatok stavby MÚK Triblavina v km 3,638 (17,238 D1). Druhý úsek začína od konca stavby MÚK Triblavina v km 5,359 (18,959 D1) a končí v km 16,000 (29,600 D1)“.

Z hľadiska dĺžky úseku je teda stavba „D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina“, ktorá je predmetom tohto oznámenia totožná so stavbou „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ posudzovanou v Oznámení o zmene (EKOJET, 2016).

Pre vypracovanie predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola podkladom Technická štúdia „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1), Zmena obchádzkovej trasy“ (Amberg engineering 01/2018), Technická štúdia „Posúdenie mostných objektov v križovaní D1 – D4 v súvislosti s dopadom na niveletu D1“ (Ing. Libor Hrdina 6/2016), ktoré riešia zmenu projektu oproti dokumentácií pre stavebné povolenie, grafické podklady poskytnuté projektantom, a Dokumentácia pre stavebné povolenie „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ (Združenie „D1 Bratislava – Senec“, 02/2016). Oznámenie o zmene posudzuje zmeny ktoré vyplynuli z aktuálneho technického riešenia niektorých objektov v porovnaní s riešením z DSP posúdenom v Oznámení o zmene (EKOJET, 2016)

Zmena navrhovanej činnosti nemení koridor diaľnice D1 v predmetnom úseku Bratislava – Senec. Navrhovaná zmena stavby sa týka nového riešenia obchádzkovej trasy SO 800-00 potrebnej pri budovaní predmetného úseku v mieste križovania s diaľnicou D4. Nová koncepcia obchádzkovej trasy si vyžiada zmenu organizácie dopravy počas výstavby predmetného úseku diaľnice. V novom riešení bude doprava počas výstavby rozšírenia diaľnice D1 vedená po dvoch oddelených trojpruhových obchádzkových trasách.

Obchádzkové trasy budú z časti prebiehať po trvalých častiach križovatkových vetiev križovatky Ivanka sever budovaných v rámci stavby diaľnice D1 a častiach vetiev budovaných v rámci stavby diaľnice D4 a taktiež po dočasných častiach vybudovaných pre potreby obchádzok. Zároveň so zmenou obchádzkovej trasy dôjde v rámci zmeny navrhovanej činnosti k úprave samotnej nivelety diaľnice (SO 101-00) a súvisiacich diaľničných kolektorov (SO 103-10 a SO 103-20) a ďalších stavebných objektov. Niveleta diaľnice bude oproti Oznámeniu o zmene (2016) upravená tak, aby sa minimalizovalo zdvihnutie pôvodnej nivelety D1 a zároveň tak, aby bolo možné realizovať miesto jednej obchádzkovej trasy zo severnej časti, dve obchádzkové trasy (zo severu a z juhu). Cieľom zmeny navrhovanej činnosti je zvýšenie kvality dopravy na obchádzke diaľnice D1 počas výstavby mostných objektov v priestore križovatky Ivanka sever.

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. NÁZOV (MENO):

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

I.2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

35 919 001

I.3. SÍDLO

Dúbravská cesta 14

841 04 Bratislava

I.4. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

[redacted]

I.5. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO NA KONZULTÁCIE

[redacted]

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

„D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava - Triblavina“

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Zmena navrhovanej činnosti je súčasťou stavby D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina a týka sa konkrétne časti budúceho križovania diaľnic D1 a D4 v mieste križovatky Ivanka sever. Samotné územie zmeny sa začína za mostom na D1 nad traťou ŽSR cca v km 1,602 diaľnice a končí v km 3,228 mostom na D1 nad potokom Čierna voda.

III.1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI (KRAJ, OKRES, OBEC, KATASTRÁLNE ÚZEMIE, PARCELNÉ ČÍSLO):

Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava III., Bratislava II., Senec
Katastrálne územie:	Trnávka, Vajnory, Ivanka pri Dunaji, Farná, Chorvátsky Grob
Parcelné číslo:	podľa Prílohy č. 3
Druh stavby:	rozšírenie a rekonštrukcia diaľnice D1
Kategória cesty:	diaľnica D1: D 33,5/120, resp. D 41/120

III.2 STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY A ÚDAJE O VÝSTUPOCH

III.2.1 OPIS PROCESU POSUDZOVANIA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

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

- Zámer EIA (2009): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“, Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010,
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2016): „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“. Rozhodnutie Ministerstva životného prostredia podľa §

29, ods. 2 zákona prostredia č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238D1)“ č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017.

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

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

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

„Odporúča sa navrhované jednovariantné riešenie posudzované v zámere – rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruh s kolektormi v úseku Bratislava - Trnava.“

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

Z dôvodu celkovej optimalizácie rozsahu stavby a spresnenia stavebných objektov diaľnice a v súvislosti so zmenou koncepcie križovania diaľnic D1 a D4 bolo v roku 2016 vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (EKOJET, 2016) „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“. Ministerstvo životného prostredia v rozhodnutí č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017 uviedlo, že realizácia zmeny navrhovanej činnosti je prijateľná a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenský úžitok investície akceptovateľná a v území realizovateľná. Preto nebolo požadované ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

III.2.2 OPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA NAVRHOVANEJ ZMENY

Od doby vydania vyššie uvedených stanovísk (2010, 2017) došlo k niekoľkým menej závažným zmenám v projekte stavby a organizácie výstavby, ktorých posúdenie vplyvu na životné prostredie je predmetom tohoto oznámenia.

Oproti dokumentácii na stavebné povolenie nastali v projekte zmeny z dôvodu novej koncepcie obchádzkovej trasy 800-00. V DSP je obchádzková trasa riešená ako štvorpruhová smerovo rozdelená komunikácia, v novom riešení je navrhnutá formou dvoch oddelených trojpruhových obchádzkových trás. Obchádzkové trasy budú z časti prebiehať po trvalých častiach križovatkových vetiev križovatky Ivanka sever budovaných v rámci stavby diaľnice D1 a častiach vetiev budovaných v rámci stavby diaľnice D4 a taktiež po dočasných častiach vybudovaných pre potreby obchádzok.

Zároveň so zmenou obchádzkovej trasy dôjde k úprave samotnej nivelety diaľnice (101-00) a súvisiacich diaľničných kolektorov (103-10 a 103-20). Niveleta diaľnice bude oproti DSP znížená tak aby sa minimalizovalo zdvihnutie nivelety oproti existujúcemu stavu a zároveň tak, aby bolo možné realizovať miesto jednej obchádzkovej trasy zo severnej časti, dve obchádzkové trasy (zo severu a z juhu). Úpravou nivelety diaľnice príde k zmene jestvujúcej nivelety v mieste za mostom nad traťou ŽSR (202-00) v km 1,602 a opätovným napojením upravenej nivelety na jestvujúcu úroveň v km 3,228 mostom na D1 nad potokom Čierna voda (204-00). Zmena nivelety

diaľnice umožní napojiť severnú a južnú obchádzku dočasnými časťami križovatkových vetiev na jestvujúcu diaľnicu. Zmena nivelety si vyžiada úpravu všetkých mostných objektov na trase diaľnice a na súbežných kolektoroch a častiach križovatkových vetiev. Zmena mostných objektov je spôsobená zmenou nivelety diaľnice a tým aj súbežných kolektorov a taktiež snahou urýchliť proces výstavby konštrukcie mostných objektov. K nevyhnutným zmenám technického riešenia dôjde aj pri ďalších súvisiacich objektoch.

Smerové vedenie tohoto úseku diaľnice je zhodné s variantom navrhnutým v DSP a posúdeným v Oznámení o zmene z roku 2016 (rozhodnutie MŽP SR z 02/2017). Výškové vedenie zostáva rovnaké po most nad železničnou traťou vo Vajnoroch. V mieste križovatky Ivanka sever sa nová niveleta diaľnice mierne zníži oproti DSP a opätovne sa napojí na súčasnú úroveň za mostom nad potokom Čierna voda. Zmeny sa týkajú nasledovných stavebných objektov: nová koncepcia obchádzkovej trasy (800-00), niveleta telesa diaľnice (101-00). Zmena nivelety sa prejaví na nivelete súvisiacich objektov a tými sú diaľničné kolektory (103-10 a 103-20), všetky mosty na diaľnici D1 (201-00, 202-00, 203-00, 204-00, 232-02, 232-05, 232-08) a zároveň všetky mosty na príslušných kolektoroch a križovatkových vetvách (201-10, 201-20, 202-10, 202-20, 232-01, 232-09). Zmena technického riešenia nastane u mosta 232-05, kde je z dôvodu koordinácie výstavby križovatky s úsekom diaľnice D4 navrhované nové riešenie. U mostných objektov 202-00, 202-10, 202-20, 203-00, 203-10, 203-20, 232-01, 232-02, 232-08, 232-09 je oproti DSP v rámci zmeny navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie zahrnuté okrem zníženia nivelety ďalšie technické riešenie. Podrobný popis zmien pre jednotlivé stavebné objekty je uvedený nižšie.

Ďalšie zmeny stavebných objektov sa týkajú prispôsobeniu výškového vedenia protihlukových stien (270-00, 270-10, 292-00, 293-00) bez zmeny samotnej výšky, zárubných múrov (240-10, 241-10, 241-20, 242-20), úpravy výškového vedenia kanalizácie (501-01) informačného systému diaľnice (680-01, 680-11, 680-13) a verejného osvetlenia (681-00, 681-10, 681-20, 682-00, 682-10, 682-20, 686-00).

Medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je diaľnica D1 navrhnutá v šírkovom usporiadaní D 33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadanie diaľnice D 33,5/120 je už od začiatku stavebnej úpravy km 0,000 (13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. Úsek

medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrskym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1. Koniec prvého úseku je v km 3,638 (17,238 D1). Staničenie napojenia na úsek MÚK Triblavina je rôzne pre ľavý jazdný pás (ĽJP) a pravý jazdný pás (PJP). Pre ĽJP je to km 3,637680 (17,237680 D1) a pre PJP 3,556710 (17,15671 D1). Celková dĺžka riešeného úseku je 3,637680 km.

Tabuľka 1 Objektová skladba diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina – stavebné objekty (aktuálne riešenie – vyznačenie zmien proti DSP)

010-01	Príprava územia, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
020-00	Demolácia opusteného úseku MÚK Vajnory	objekt je bez zmeny
020-10	Demolácia megaborduAkzentmedia v km 0,207 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
020-11	Demolácia megabordu Gryf v km 0,207 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
020-12	Demolácia záhradnej chatky v km 0,240 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
020-13	Demolácia dvojice megabordou FAkzentmedia v km 0,565 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
020-14	Demolácia megabordu Akzentmedia v km 0,720 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, v MÚK Vajnory	objekt je bez zmeny
020-15	Demolácia billboardu Arton v km 0.25 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Senec	objekt je bez zmeny
021-10	Demolácia megabordu Akzentmedia v km 0,920 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
022-10	Demolácia megabordu Nubiummedia v km 1,238 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
023-10	Demolácia megabordu Nubiummedia v km 1,740 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
023-11	Demolácia megabordu v km 2.21 diaľnice D1 Bratislava – Senec	objekt je bez zmeny
023-12	Demolácia megabordu v km 2.65 diaľnice D1 Bratislava - Senec	objekt je bez zmeny
024-00	Demolácia mosta na poľnej ceste, nad Šúrskym kanálom, v km 2,100 (15,700 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
025-00	Demolácia megabordu v km 0,450 (14,050 D1) diaľnice Bratislava - Trnava, v MÚK Vajnory	objekt je bez zmeny
026-20	Demolácia budovy Policajného zboru SR v km 0.218 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
027-20	Demolácia megabordu v km 0,245 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
028-00	Demolácia mosta D1-034 nad diaľnicou D1 Bratislava - Trnava v km 3.229 (16,829 D1),na účelovej komunikácii	objekt je bez zmeny
029-00	Demolácia mosta na účelovej komunikácii, nad potokom Čierna voda	objekt je bez zmeny

030-00	Demolácia oporného múru bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3,541 – 3,591 (17,141 – 17,191 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava vľavo	objekt je bez zmeny
031-10	Demolácia hospodárskej budovy bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3,500 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
031-11	Demolácia spevnených plôch bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3,500 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
031-12	Demolácia oplotenia bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3,440 – 3,510 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
031-13	Demolácia skupiny billboardov pri objekte bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3.550 diaľnice D1 Bratislava – Senec	objekt je bez zmeny
040-01	Vegetačné úpravy diaľnice D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
041-10	Vegetačné úpravy ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, úsek Bratislava – MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
041-20	Vegetačné úpravy pravého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, úsek Bratislava – MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
050-00	Spätná rekultivácia v k.ú. Trnávka	objekt je bez zmeny
050-01	Spätná rekultivácia v k.ú. Vajnory	objekt je bez zmeny
050-03	Spätná rekultivácia v k.ú. Chorvátsky Grob	objekt je bez zmeny
050-18	Spätná rekultivácia v k.ú. Farná	objekt je bez zmeny
071-00	Úprava hydromeliorácií v km 0,347 – 2,175 (13,947 – 15,775 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
101-00	Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt bol zmenený
101-10	Sanačné úpravy	objekt je bez zmeny
103-10	Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt bol zmenený
103-20	Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt bol zmenený
105-00	Napojenie SSÚD Vajnory na Diaľnicu D1 Bratislava – Trnava	objekt bol zmenený
106-00	Úprava diaľničnej mimoúrovňovej križovatky Vajnory	objekt bol zmenený
120-00	Úprava cesty na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory	objekt je bez zmeny
130-00	Preložka poľnej cesty v km 1,105 – 1,355 (14,705 – 14,955 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
131-00	Preložka poľnej cesty v km 2,100 diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
140-00	Úprava účelovej cesty v km 3,229 (16.829 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
145-00	Úpravy jestvujúcich ciest I. triedy	objekt je bez zmeny
146-00	Úpravy jestvujúcich ciest II. a III. triedy	objekt je bez zmeny
147-00	Úpravy jestvujúcich miestnych a účelových komunikácií	objekt je bez zmeny
201-00	Úprava mosta D1-030 v km 0,662 (14,262 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava nad ul. Pri mlyne	objekt bol zmenený
201-10	Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 0,568 nad ul. Pri mlyne	objekt bol zmenený

201-20	Most na pravom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 0,263 nad ul. Pri mlyne	objekt bol zmenený
202-00	Úprava mosta D1-031 v km 1,149 (14,749 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava nad ŽSR Bratislava – Galanta	objekt bol zmenený
202-10	Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 0,984 nad ŽSR Bratislava – Galanta	objekt bol zmenený
202-20	Most na pravom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 0,824 nad ŽSR Bratislava – Galanta	objekt bol zmenený
203-00	Úprava mosta D1-032 v km 2,100 (15,700 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava nad Šúrskym kanálom	objekt bol zmenený
203-10	Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 1,987 nad Šúrskym kanálom	objekt bol zmenený
203-20	Most na pravom kolektorovom páse Bratislava - Trnava v km 1,719 nad Šúrskym kanálom	objekt bol zmenený
203-01	Most na preložke poľnej cesty v km 2,100 diaľnice D1 Bratislava - Trnava nad Šúrskym kanálom	objekt je bez zmeny
204-00	Úprava mosta D1-033 v km 3,157 (16,757 D1) Bratislava - Trnava nad potokom Čierna voda	objekt bol zmenený
204-10	Mosta na ľavom kolektorovom páse v km 3,044 Bratislava – Trnava nad potokom Čierna voda	objekt je bez zmeny
232-01	Most na vetve „JA-BA“ v km 0,867 286 nad vetvami „ST-TT“ a „TT-JA“	objekt bol zmenený
232-02	Most na diaľnici D1 v km 1,520 021 nad vetvami „ST- TT“ a „TT-JA“ v MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
232-05	Most na diaľnici D1v km 1,713 258 nad diaľnicou D4 v MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
232-08	Most na diaľnici D1v km 1,905 466 nad vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“ v MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
232-09	Most na vetve „ST-TT“ v km 0,862 363 nad vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“	objekt bol zmenený
233-00	Rekonštrukcia mosta D1 034 nad diaľnicou D1 Bratislava – Trnava v km 3.229 16.829 D1)	objekt je bez zmeny
233-20	Rekonštrukcia mosta na účelovej komunikácii nad potokom Čierna voda	objekt je bez zmeny
240-00	Zárubný múr v km 0,024 vetvy B – 0,120 vetvy A, napojenia SSÚD Vajnory na diaľnicu D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
240-10	Oporný múr v km 0,025 – 0,275 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, vľavo	objekt bol zmenený
241-10	Vystužený svah násypu v km 0,725 – 2,665 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, vľavo	objekt bol zmenený
241-20	Oporný múr v km 0,050 – 0,250 pravého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, vpravo	objekt bol zmenený
242-20	Vystužený svah násypu v km 0,300 – 2,100 pravého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, vpravo	objekt bol zmenený
270-00	Protihluková clona 0.000 - 1.300 (13.600 - 14.900 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava, vľavo	objekt bol zmenený
270-10	Protihluková clona v km 0.000 - 0.680 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava, vľavo, v MÚK Vajnory na vetve VN 1, vpravo	objekt je bez zmeny
292-00	Protihluková clona km 0,450 – 0,722 na vetve ST-BA MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
293-00	Protihluková clona km 2,600 – 3,638 diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vľavo	objekt bol zmenený
301-01	Oplotenie diaľnice D1 Bratislava - Trnava a kolektorových pásov v úseku Bratislava – MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
302-10	Oplotenie areálu MCST a.s. v km 3.440 - 3.540 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
304-00	Oplotenie parcely 1998/80 na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory	objekt je bez zmeny

320-01	Rekonštrukcia SSÚD Vajnory	objekt je bez zmeny
401-00	ŽST Bratislava Vajnory, skrátenie koľaje č.12a v km 1.163 (14.763 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
402-00	Predĺženie káblovodu pre DK ŽSR v km 1.075 (14.675 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
501-01	Odvodnenie diaľnice D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt bol zmenený
502-00	Ochrana kanalizačného zberača "E" v km 1.255 (14.855 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
503-00	Úprava kanalizácie v km 1.301 (14.901 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
504-20	Preložka výtlačnej kanalizácie DN 600 v km 1.822 - 2.800 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
505-20	Preložka výtlačnej splaškovej kanalizácie DN 80(DN63) v km 2.161 - 3.414 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
506-00	Úprava výtlačnej splaškovej kanalizácie DN 100 v km 3.413 (17.013 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
507-00	Preložka dažďovej kanalizácie v km 3.532 (17.132 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
514-00	Preložka kanalizácie DN 600 v km 0,000 – 0,300 (13,600 – 13,900) diaľnice D1 Bratislava Trnava	objekt je bez zmeny
520-20	Preložka vodovodu DN 150 v km 2.545-3.400 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
521-00	Preložka vodovodu DN 300 v km 3.411 (17.011 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
527-00	Vodovodná prípojka pre SSÚD pracovisko Vajnory	objekt je bez zmeny
550-00	Úprava potoka Čierna voda v km 2.629 - 3.082 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
550-10	Úprava Vajnorského potoka v km 2.750 - 3.150 (17.002 - 17.021 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
601-01	NN vedenie diaľnice D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné	objekt je bez zmeny
602-01	Preložka podzemného VN vedenia v km 0.321 (13.921 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
602-02	Preložka podzemného NN vedenia v km 0.321 (13.921 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
603-01	Preložka podzemného VN vedenia v km 0.421 (14.021 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
603-02	Preložka podzemného NN vedenia v km 0.421 (14.021 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
603-10	Preložka 2 x NN vedenia v km 0.272 - 0.576 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
603-11	Preložka el. skriniek v km 0.560 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
604-01	ŽST Bratislava Vajnory, dočasná úprava trakčného vedenia v žkm 65.318, v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
604-02	ŽST Bratislava Vajnory, definitívna úprava trakčného vedenia v žkm 65.318, v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
604-03	Preložka 6kV kábla ŽSR v žkm 65.156 – 65.462 v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
605-00	Preložka vzdušného VN vedenia v km 2.211 - 2.403 (15.811 - 16.003 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
636-20	Preložka podzemného NN vedenia pre ČS výtlačnej splaškovej kanalizácie v km 2,161 – 3,414 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny

650-10	Preložka miestneho kábla v km 0,144 – 0,574 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
651-01	ŽST Bratislava Vajnory, preložka káblov zabezpečovacieho zariadenia v km 1,149 (14,749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
651-02	ŽST Bratislava Vajnory , úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia v km 1,149 (14,749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
652-01	Preložka DK ŽSR v žkm 65,200-65,500 v km 1,075 (14,675 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
652-02	Preložka DOK ŽSR v žkm 65,230-65,400, v km 1,137 (14,737 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
652-03	ŽST Bratislava Vajnory, preložka káblov DOO, v km 1,149 (14,749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
653-20	Preložka MK v km 1,835 – 2,806 pravého kolektorového pása Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
654-00	Preložka 2 x MK v km 3,229 (16,829 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
680-01	Informačný systém diaľnice D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné – Stavebná časť	objekt bol zmenený
680-11	Informačný systém diaľnice D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné - Technologická časť	objekt bol zmenený
680-13	Informačný systém diaľnice D1 Bratislava - Trnava, operátorské pracovisko v SSÚD Domkárska - Technologická časť	objekt je bez zmeny
681-00	Úprava Verejného osvetlenia diaľnice D1 Bratislava - Trnava v km 0,000 – 0,900 (13,600 – 14,500 D1)	objekt bol zmenený
681-10	Úprava Verejného osvetlenia ľavého kolektorového pásu Bratislava - Trnava v km 0,000 – 0,340 vľavo	objekt bol zmenený
681-20	Úprava Verejného osvetlenia pravého kolektorového pásu Bratislava - Trnava v km 0,000 – 0,495 vpravo	objekt bol zmenený
682-00	Úprava Verejného osvetlenia na ulici Pri mlyne v km 0.658 (14,258 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava	objekt bol zmenený
682-10	Verejné osvetlenie pre SO 106-00	objekt bol zmenený
682-20	Verejné osvetlenie pre SO 105-00	objekt bol zmenený
683-00	ŽST Bratislava Vajnory, úprava vonkajšieho osvetlenia ŽSR v km 1,149 (14,749 d1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
686-00	Verejné osvetlenie diaľnice D1 Bratislava – Trnava v km 0,900 – 2,950 (14,500 – 16,50 D1)	objekt bol zmenený
701-00	Preložka VTL prípojky v km 0,846 (14,446 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava, v križovatke "Vajnory"	objekt je bez zmeny
711-20	Skrátenie STL plynovodu DN 90 v km 2,585 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava	objekt je bez zmeny
800-00	Obchádzková komunikácia v MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
801-00	Prístupová komunikácia v priestore mostu 202-00	objekt je bez zmeny
802-00	Prístupová komunikácia pre MÚK Ivanka Sever	objekt bol zmenený
803-00	Prístupová komunikácia na stavby z ulice Pri Mlyne	objekt je bez zmeny

Popis zmien jednotlivých stavebných objektov:

SO 101-00 Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné

V rámci DSP bola riešená zmena výškového vedenia (nivelety) v km 0,200-3,200 **o 1,5 m**, ďalej zmena šírkového usporiadania diaľnice (zmena počtu

jazdných pruhov) a spôsob odvodnenia diaľnice. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). V aktuálnom riešení ide o zníženie nivelety diaľnice v o cca **0,70 m** oproti DSP (zvýšenie o cca 0,50 m oproti existujúcemu stavu), šírkové usporiadanie a spôsob odvodnenia sa oproti DSP nemenia. Niveleta bude oproti DSP znížená tak aby sa minimalizovalo zdvihnutie nivelety oproti existujúcemu stavu a zároveň tak, aby bolo možné realizovať miesto jednej obchádzkovej trasy zo severnej časti, dve obchádzkové trasy (zo severu a z juhu). Úpravou nivelety diaľnice dôjde k zmene jestvujúcej nivelety v mieste od mostu nad traťou ŽSR (202-00) v km 1,602 a opätovným napojením upravenej nivelety na jestvujúcu úroveň v km 3,228 za mostom na potokom Čierna voda (204-00). Zmena nivelety diaľnice umožní napojiť severnú a južnú obchádzku trasu dočasnými časťami križovatkových vetiev na jestvujúcu diaľnicu.

103-10 Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 103-10 Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné v dĺžke kolektora, smerovom vedení (priblíženie k diaľnici), výškovom vedení (nivelete), šírkovom usporiadaní (zmena počtu jazdných pruhov). Celková dĺžka podľa DSP: 1,333 250 km. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). V aktuálnom riešení z dôvodu zmeny nivelety diaľnice pri križovaní vetiev križovatky Ivanka sever a diaľnice D4 je potrebné prispôsobiť ľavý kolektor novému výškovému vedeniu tak, aby bolo zabezpečené plynulé napojenie kolektora na diaľnicu.

103-20 Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 103-20 Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava, úsek Bratislava - MÚK Blatné v dĺžke kolektora, smerovom vedení (priblíženie k diaľnici), výškovom vedení (nivelete), šírkovom usporiadaní (zmena počtu jazdných pruhov). Celková dĺžka podľa DSP: 0,906128 km. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). V aktuálnom riešení z dôvodu zmeny nivelety diaľnice pri križovaní vetiev križovatky Ivanka sever a diaľnice D4 je potrebné prispôsobiť pravý kolektor novému výškovému vedeniu tak, aby bolo zabezpečené plynulé napojenie kolektora na diaľnicu.

105-00 Napojenie SSÚD Vajnory na diaľnicu D1

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 105-00 Napojenie SSÚD Vajnory na diaľnicu D1 v priestorovom riešení, dĺžke trasy a napojenia. Celková dĺžka podľa DSP: 0,359740 km. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). V novom riešení ide o prispôsobenie výškového vedenia zmenenej nivelete diaľničného kolektoru 103-20, ostatné parametre zostávajú rovnaké ako v DSP.

106-00 Úprava diaľničnej mimoúrovňovej križovatky Vajnory

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 105-00 Napojenie SSÚD Vajnory na diaľnicu D1 v priestorovom riešení, dĺžke trasy a napojenia. Celková dĺžka podľa DSP: 0,359740 km. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). V novom riešení ide o prispôsobenie výškového vedenia zmenenej nivelete diaľničného kolektoru 103-10, ostatné parametre zostávajú rovnaké ako v DSP.

201-00 Most na diaľnici D1 v km 0,662 (14,262 D1) nad ulicou Pri Mlyne

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 201-00 Most na diaľnici D1 nad ulicou Pri Mlyne vo výškovom vedení, a zmene spôsobu zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Dĺžka mosta podľa DSP: 31,069 m. Mostný objekt bol navrhovaný s dvoma súbežnými mostami o jednom poli s rozpätím poľa 20,52 m. Konštrukcia mosta bola navrhnutá z tyčových prefabrikátov dĺžky 21 m a výšky 0,95 m, uložených na ložiskách, umiestnených na úložných prahoch opôr. Nosníky boli navrhnuté ako spojené monolitickou spriahajúcou doskou hrúbky min. 220 mm. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Nosná konštrukcia sa oproti DSP nemení, šírka aj dĺžka mosta zostávajú rovnaké ako v DSP.

201-10 Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava – Trnava v km 0,568 nad ulicou pri Mlyne

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 201-10 Most na ľavom kolektorovom páse nad ulicou Pri Mlyne vo výškovom vedení, šírke a zmene spôsobu zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Dĺžka mosta podľa DSP: 30,870 m. Konštrukcia je v DSP navrhnutá ako most o jednom poli s rozpätím poľa 20,602 m. Nosná konštrukcia je tvorená z tyčových prefabrikátov dĺžky 21 m a výšky 0,95 m, ktoré budú uložené na ložiskách, umiestnené na úložných prahoch opôr. Nosníky budú spojené monolitickou spriahujúcou doskou hr. min 220 mm. Celková šírka nosnej konštrukcie je 14,3 m. Spodná stavba je masívna železobetónová a je tvorená krajnými oporami. Založenie

mosta je navrhnuté hlbinné. Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 12,5 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Nosná konštrukcia sa oproti DSP nemení, všetky ostatné parametre zostávajú rovnaké ako v DSP.

201-20 Most na pravom kolektorovom páse Bratislava – Trnava v km 0,263 nad ulicou pri Mlyne

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 201-20 Most na pravom kolektorovom páse nad ulicou Pri Mlyne v šírke a zmene spôsobe zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Dĺžka mosta podľa DSP: 31,355 m. Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 13,467 – 14,968 m. Konštrukcia bola v DSP navrhnutá ako most o jednom poli s rozpätím poľa 20,945m. Nosná konštrukcia je tvorená z tyčových prefabrikátov dĺžky 21 m a výšky 0,95 m, ktoré budú uložené na ložiskách, umiestnené na úložných prahoch opôr. Nosníky budú spojené monolitickou spriahujúcou doskou hrúbky min 220 mm. Celková šírka nosnej konštrukcie je 14,898-16,594 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Nosná konštrukcia sa oproti DSP nemení, všetky ostatné parametre zostávajú rovnaké ako v DSP.

202-00 Most na diaľnici D1 v km 1,149 (14.749 D1) Bratislava – Trnava nad ŽSR Bratislava - Galanta

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 202-00 Most na diaľnici D1 v km Bratislava – Trnava nad ŽSR Bratislava – Galanta. Zmena sa týkala zmeny gabaritu pod mostom, dĺžky premostenia a spôsobu zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Mostný objekt bol v DSP navrhnutý s dvoma samostatnými nosnými konštrukciami pre každý dopravný smer z tyčových prefabrikátoch o jednom poli s rozpätím 41,72 m (PM) a 41,72 m (ĽM). Spodnú stavbu tvoria dve gravitačné opory s rebrami založené hĺbkovo. Nosná konštrukcia je na oporách uložená na hrncových ložiskách. Dĺžka premostenia mostu je 69,87m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety kolektoru príde v k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DPS, také, kde nosná konštrukcia je tvorená 1 polovým spriahnutým oceľobetónovým prierezom. Nosná konštrukcia je rámovo spojená so spodnou stavbou a je tvorená oceľovými nosníkmi tvaru i výšky

800 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250 mm. Spodná časť stavby je založená na vŕtaných pilótach.

202-10 Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava – Trnava v km 0,984 nad ŽSR Bratislava - Galanta

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 202-10 Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava – Trnava nad ŽSR Bratislava - Galanta. Zmena sa týkala zmeny gabaritu pod mostom, šírky mosta, nivelety a spôsobu zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Mostný objekt bol v DSP navrhnutý s nosnou konštrukciou z tyčových prefabrikátov s rozpätím poľa 42,06 m. Spodnú stavbu tvoria dve gravitačné opory s rebrami založené hĺbkovo. Nosná konštrukcia je na oporách uložená na hrncových ložiskách. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety kolektoru príde v k úprave nivelety mostného objektu rovnakej konštrukcie. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, také, kde nosná konštrukcia je tvorená 1 polovým spriahnutým oceľobetónovým prierezom. Nosná konštrukcia je rámovo spojená so spodnou stavbou a je tvorená oceľovými nosníkmi tvaru i výšky 800 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250 mm. Spodná časť stavby je založená na vŕtaných pilótach.

202-20 Most na pravom kolektorovom páse Bratislava – Trnava v km 0,824 nad ŽSR Bratislava - Galanta

V rámci DSP bola riešená zmena objektu 202-10 Most na ľavom kolektorovom páse Bratislava – Trnava nad ŽSR Bratislava – Galanta. Zmena sa týkala úpravy nivelety na moste, zmene gabaritu pod mostom, dĺžke premostenia a spôsobe zakladania mostu z plošného na hĺbkové. Dĺžka mosta podľa DSP: 67,96m. Mostný bol v DSP navrhnutý s nosnou konštrukciou z tyčových prefabrikátov s rozpätím poľa 41,35 m. Spodnú stavbu tvoria dve gravitačné opory s rebrami založené hĺbkovo. Nosná konštrukcia je na oporách uložená na hrncových ložiskách. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety kolektoru príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, také, kde nosná konštrukcia je tvorená 1 polovým spriahnutým oceľobetónovým prierezom. Nosná konštrukcia je rámovo spojená so spodnou stavbou a je tvorená

oceľovými nosníkmi tvaru i výšky 800 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250 mm. Spodná časť stavby je založená na vŕtaných pilótach.

SO 203-00 Most na diaľnici D1 v km 2,100 (15.700 D1) nad Šúrskym kanálom

Most zabezpečuje prevedenie diaľnice ponad preložku poľnej cesty (SO 131-00) a Šúrsky kanál. Poloha opôr a podpier mosta je daná polohou premosťovaných prekážok. Jestvujúci mostný objekt bude v rámci rekonštrukcie daného úseku diaľnice D1 demolovaný (nevyhovujúci stavebne technický stav mosta a zmenené parametre diaľnice – rozšírenie a zmena výškového vedenia) a na jeho mieste bude postavený nový. V rámci DSP bola riešená zmena objektu SO 203-00 Most na diaľnici D1 nad Šúrskym kanálom. Zmena sa týkala výšky mosta a šírkového usporiadania pravého mosta. Dĺžka mosta podľa DSP: 88,90 m. Šírka mosta medzi zábradliami: ĽM: 16,50m, PM: 18,00m. Nosná konštrukcia bola v DSP navrhnutá z predpätých tyčových prefabrikátov. Šírka nosnej konštrukcie je pre ľavý most 17,05m a pre pravý most 18,55m. Spodná stavba bola navrhnutá so štvoricou medziľahlých podpier a oporami, založenými plošne. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde v k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, teda zakladanie mostného objektu, kde nosná konštrukcia je tvorená oceľovými nosníkmi tvaru i výšky 500 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250 mm. Na spodnú stavbu nosnej konštrukcie je uložená prostredníctvom ložísk. Predpokladá sa plošné založenie mosta na upravenom podloží.

SO 203-10 Most na ľavom kolektorovom páse v km 1,987 nad Šúrskym kanálom

Most prevádza odpájaciu vetvu z diaľnice D1 na diaľnicu D4 ponad Šúrsky kanál a preložku poľnej cesty (131-00). Šírkové usporiadanie je dané dvoma jazdnými pruhmi na vetve „TT-JA“ a odbočovacím jazdný pruhom na vetvu „TT-ST“. V rámci DSP bola riešená zmena objektu SO 203-10 Most na ľavom kolektorovom páse v km 1,987 nad Šúrskym kanálom. Zmena zahŕňala zmenu priestorového vedenia mostu, smerového výškového vedenia a šírky mostu. Zároveň zmena zahŕňala zmenu typu nosnej konštrukcie z tyčových prefabrikátov na monolitickú doskovú konštrukciu. Dĺžka mosta podľa DSP: 91,24 m. Šírka mosta medzi zábradliami: 17,80 m. Spodná stavba je tvorená štvoricou medziľahlých podpier a oporami, založenými plošne. Prístup na

stavenisko bude zabezpečený z prístupovej cesty (802-00). Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, a to také, kde nosná konštrukcia je tvorená oceľovými nosníkmi tvaru i výšky 500 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250mm.

203-20 Most na pravom kolektorovom páse v km 1,719 nad Šúrskym kanálom

Most prevádza komunikáciu z diaľnice D4 z pripájacej vetvy „JA-TT“. Šírkové usporiadanie je dané dvoma jazdnými pruhmi. V rámci DSP bola riešená zmena objektu 203-20 Most na pravom kolektorovom páse v km 1,719 nad Šúrskym kanálom. Zmena sa týkala priestorového vedenia mostu, smerového, výškového vedenia, zmeny šírky mostu. Zároveň zahŕňala zmenu typu nosnej konštrukcie z tyčových prefabrikátov na monolitickú doskovú konštrukciu. Dĺžka mosta podľa DSP: 96,48 m. Šírka mosta medzi zábradliami: 10,45 m. V DSP bol most navrhovaný podobnej koncepcie ako most 203-00. Má päť polí o rozpätiach 15,0 m+ 3x18,5 m+15,0 m. Nosná konštrukcia bola navrhnutá ako monolitická predpätá dosková. Šírka nosnej konštrukcie bola 11,00 m. Spodná stavba mala byť tvorená štvoricou medziľahlých podpier a oporami, založenými plošne. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, a to také, kde nosná konštrukcia je tvorená oceľovými nosníkmi tvaru i výšky 500 mm a spriahnutou ŽB doskou hrúbky 250mm.

204-00 Most na diaľnici D1 v km 3,157 (16,757 D1) nad potokom Čierna voda

Most prevádza diaľnicu D1 ponad potok Čierna voda (550-00). V rámci DSP bola riešená zmena charakteru objektu z prestavby na novostavbu a zmenu šírkového usporiadania na moste. Dĺžka mosta podľa DSP: 22,83 m. Šírka mosta medzi zábradliami: ĽM: 20,250 m, PM: 19,00 m. Nový mostný objekt 204-00 bol navrhnutý so spriahnutou nosnou konštrukciou z tyčových predpätých prefabrikátov dĺžky 15,0 m, dvoma krajnými oporami, ktoré sú zmonolitnené s nosnou konštrukciou (integrovaný most), na ktoré nadväzujú rovnobežné monolitické krídla. Most bol navrhnutý hĺbkovo

založený na veľkopriemerových pilótach. Rozpätie nosnej konštrukcie je 14,5 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Nosná konštrukcia sa oproti DSP nemení všetky ostatné parametre zostávajú rovnaké ako v DSP.

232-01 Most na vetve JA-BA v km 0,867286 nad vetvami ST-TT a TT-JA

Ide o mostný objekt, ktorý zabezpečuje križovanie vetvy „JA-BA“ s dvomi vetvami „ST-TT“ a „TT-JA“ mimoúrovňovej križovatky Ivanka – Sever. V rámci DSP išlo o nový objekt, ktorý v predchádzajúcej PD nebol riešený. Nosná konštrukcia bola navrhnutá ako sedempoľová s rozpätiami polí 14,00 +21,00+3x20,0 + 21,0+14,00 m. Nosná konštrukcia bola navrhovaná s predpätou spojitou plnou doskou. Šírka nosnej konštrukcie mosta je 11,20 m. Spodná stavba je tvorená šesticou medziľahlých podpier a oporami, založenými hlbinne na pilótach s priemerom 0,90 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, a to také, kde mostný objekt pozostáva z dvoch rámových konštrukcií, každou nad jednou vetvou (232-01A nad ST-TT a 232-01B nad TT-JA). Konštrukcia pozostáva z 1 polového priamo pojazdného uzatvoreného rámu. Ide o uzatvorený rám s premennou výškou hornej priečle 0,50 m až 0,8 m. Predpokladá sa plošné založenie mosta.

232-02 Most na diaľnici D1 v km 1,520021 nad vetvami ST-TT a TT-JA

Ide o mostný objekt, ktorý zabezpečuje križovanie diaľnice D1 kat. D33,5/120 s dvomi vetvami „ST-TT“ a „TT-JA“ mimoúrovňovej križovatky Ivanka – Sever. V rámci DSP išlo o nový objekt, ktorý v predchádzajúcej PD nebol riešený. Premostenie je riešené dvomi samostatnými mostami (ĽM a PM), každý pre jeden dopravný smer diaľnice. Nosná konštrukcia bola navrhnutá ako šesťpoľová s rozpätiami meranými v osi diaľnice 13,00 + 4x20,0 + 13,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená predpätou spojitou plnou doskou. Šírka nosnej konštrukcie mosta je 11,20 m. Spodná stavba je tvorená šesticou medziľahlých podpier a oporami, založenými hlbinne na pilótach s priemerom 0,90 m. Šírka nosnej konštrukcie je pre ľavý aj pravý most 18,65 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov

aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, a to také, kde mostný objekt pozostáva z dvoch rámových konštrukcií každou nad jednou vetvou (232-02A nad ST-TT a 232-02B nad TT-JA). Konštrukcia pozostáva z 1 polového priamo pojazdného uzatvoreného rámu. Ide o uzatvorený rám s premennou výškou hornej priečle 0,50 m až 0,8 m. Predpokladá sa plošné založenie mosta.

232-05 Most na diaľnici D1 v km 1,713 258 nad diaľnicou D4

Ide o mostný objekt, ktorý zabezpečuje križovanie diaľnice D1 s diaľnicou D4 Jarovce – Ivanka Sever – Rača. Premostenie je riešené dvomi samostatnými mostami (ĽM a PM), každý pre jeden dopravný smer diaľnice. V rámci DSP išlo o nový objekt, ktorý v predchádzajúcej PD nebol riešený. Mostné objekty boli navrhnuté ako štvorpoľové s rozpätiami meranými v osi diaľnice 15,00 + 2x20,0 + 15,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená predpätou spojitou plnou doskou. Šírka nosnej konštrukcie je pre ľavý most 17,15 m a pre pravý most 18,65 m. Spodná stavba je tvorená trojicou medziľahlých podpier a oporami, založenými hlbinne na pilótach s priemerom 0,90 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne došlo k zmene v konštrukcií mosta nad diaľnicou D4, ktorá vyplynula z požiadavky vybudovať most predčasne pred úpravou nivelety diaľnice D1. Most bude podľa nového technického riešenia tvorený rámovou konštrukciou a zhotovený mimo telesa diaľnice zvlášť pre ľavý a pravý jazdný pás. Jednotlivé časti budú po odťažení zemného telesa diaľnice zasunuté do definitívnej polohy. Takéto riešenie si vyžiada zmenu v organizácií dopravy počas výstavby. Realizácia ľavého jazdného pásu si vyžiada prevedenie premávky na pravý jazdný pás v usporiadaní 2+2 v trvaní 9 dní (od piatku 22:00 hod do nasledujúcej nedele 24:00 hod) tak, aby boli v maximálne možnej miere eliminované dopravné špičky v piatok popoludní (večer) a v pondelok ráno. Realizácia pravého jazdného pásu si vyžiada prevedenie premávky na ľavý jazdný pás v trvaní 9 dní (od piatku 22:00 hod do nasledujúcej nedele 24:00 hod) tak, aby boli v maximálne možnej miere eliminované dopravné špičky v piatok popoludní (večer) a v pondelok ráno. Mostný objekt SO 232-05 bude navrhnutý a realizovaný tak, aby umožnil dodatočné zvýšenie nivelety diaľnice D1 o cca **0,40 m** bez nutnosti zásahu do nosnej konštrukcie mosta.

SO 232-08 Most na diaľnici D1 v km 1,905 466 nad vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“

Mostný objekt, zabezpečuje križovanie diaľnice D1 s dvomi vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“ mimoúrovňovej križovatky Ivanka – Sever. V rámci DSP išlo o nový

objekt, ktorý v predchádzajúcej PD nebol riešený. Mostné objekty boli navrhnuté ako šesťpoľové s rozpätiami meranými v osi ĽM 12,00+18,00+2x17,00+18,00+12 m a v osi PM 12,00+18,00+2x15,00+18,00+12,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená predpätou spojitou plnou doskou. Šírka nosnej konštrukcie je pre ľavý aj pravý most 17,15m. Spodná stavba je tvorená päticou medziľahlých podpier a oporami, založenými hlbinne na pilótach s priemerom 0,90 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, teda zakladanie mostného objektu také, kde mostný objekt pozostáva z dvoch rámových konštrukcií každú nad jednou vetvou (232-08A nad BA-ST a 232-08B nad JA-BA). Konštrukcia pozostáva z 1 polového priamo pojazdného uzatvoreného rámu. Ide o uzatvorený rám s premennou výškou hornej priečle 0,50 až 0,80 m. Predpokladá sa plošné založenie mosta.

SO 232-09 Most na vetve ST-TT v km 0,862363 nad vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“

Mostný objekt, zabezpečuje križovanie vetvy „ST-TT“ s dvomi vetvami „BA-ST“ a „JA-BA“ mimoúrovňovej križovatky Ivanka – Sever. V rámci DSP išlo o nový objekt, ktorý v predchádzajúcej PD nebol riešený. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako šesťpoľová s rozpätiami polí 17,00 +4x24,00+17,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená predpätou spojitou plnou doskou. Spodná stavba je tvorená päticou medziľahlých podpier a oporami, založenými hlbinne na pilótach s priemerom 0,90 m. Táto zmena bola posúdená v Oznámení o zmene (2016). Aktuálne vzhľadom na zmenu nivelety diaľnice príde k úprave nivelety mostného objektu. Niveleta D1 je v miestach mostov zdvihnutá o cca 0,50 m oproti súčasnému stavu. Oproti DSP ide o zníženie nivelety. Zmena navrhovanej činnosti pre účely posúdenia vplyvov aktuálneho riešenia na životné prostredie zahŕňa riešenie odlišné od DSP, a to také, kde mostný objekt je tvorený dvoma rámovými konštrukciami, každou nad 1 vetvou (232-08a nad vetvou ST-TT, 232-08b nad vetvou TT-JA). Konštrukcia pozostáva z 1 polového priameho pojazdného uzatvoreného rámu. Ide o uzatvorený rám s premennou výškou hornej priečle 0,50 m až 0,8 m. Predpokladá sa plošné založenie mosta.

SO 800-00 Obchádzková komunikácia v MÚK Ivanka Sever

Nová koncepcia obchádzkovej trasy je vedená po dvoch oddelených trojpruhových obchádzkových trasách. Severná obchádzková trasa bude prevádzať dopravu počas rekonštrukcie diaľnice D1 v smere Trnava – Bratislava. Severná obchádzková trasa pozostáva z častí vetiev TT-JA, JA-BA a TT-ST v zmysle technickej štúdie, so zárodkami častí potrebnými pre pokračovanie výstavby v ďalších etapách. Dočasné časti severnej obchádzkovej trasy budú spájať vetvy TT-JA a JA-BA.

Južná obchádzková trasa bude prevádzať dopravu počas rekonštrukcie diaľnice D1 v smere z Bratislavy do Trnavy. Južná obchádzková trasa pozostáva z častí vetiev BA-JA, BA-ST a ST-TT so zárodkami častí potrebnými pre pokračovanie výstavby v ďalších etapách. Dočasné časti južnej obchádzkovej trasy budú spájať vetvy BA-ST a ST-TT.

801-00 Prístupová komunikácia v priestore mostu 202-00

Z dôvodu zmeny obchádzkovej trasy SO 800-00 je nutné prispôsobiť polohu dočasnej prístupovej cesty SO 802-00, nakoľko táto prechádza v jej tesnej blízkosti.

Ďalšie zmeny stavebných objektov sa týkajú prispôsobeniu výškového vedenia protihlukových stien – objekty: 270-00, 270-10, 292-00, 293-00 bez zmeny samotnej výšky, úpravy výškového vedenia kanalizácie – objekt 501-01, informačného systému diaľnice – objekty 680-01, 680-11, 680-13 a verejného osvetlenia – objekty: 681-00, 681-10, 681-20, 682-00, 682-10, 682-20, 686-00.

Opis všetkých zmien je uvedený v prehľadnej tabuľke, ktorá tvorí Prílohu č. 4 tohto oznámenia.

II.2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY A ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Dĺžka riešeného úseku navrhovanej cesty „D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina“ je 3,638 km. Trasa predmetnej stavby je umiestnená v rovinatom teréne, mimo zastavané časti obcí, z časti je vedená cez poľnohospodársku pôdu využívanú ako orná pôda a v km cca 2,2 križuje Šúrsky kanál, v km 3,157 prekonáva mostom potok Čierna voda.

V roku 2016 bol vykonaný na trase diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Pedologický prieskum (Agroprojekt Nitra s.r.o. 2016). Posudzovaný úsek prieskumu trasy možno z hľadiska fyzikálno – mechanických vlastností charakterizovať ako pôdy hlboké, hlinité, hlinito piesočnaté miestami piesočnato hlinité bez výskytu skeletu. Všeobecne možno konštatovať, že sa tu nachádzajú vysoko úrodné pôdy s dobrým, v ojedinelých prípadoch z veľmi dobrým obsahom humusu. Väčšinou sa tu pôdy využívajú na poľnohospodárske účely najmä ako orná pôda.

Na základe Pedologického prieskumu boli v území lokalizované nasledovné BPEJ: 0019001, 0017002, 0019032, 0032062.

Navrhovanou činnosťou dôjde k trvalému ale tiež k dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy. Trvalý záber pôdy bude slúžiť pre rekonštrukciu telesa diaľnice – rozšírenie na 6-pruh. Dočasný záber pôd bude súvisieť s výstavbou objektov pre zariadenie staveniska (stavebné dvory, dočasné časti obchádzkových vetiev, skládky materiálu, humusovej skrývky, ako aj manipulačné pásy pozdĺž diaľnice).

Zmena technického riešenia stavebných objektov, ktorá je predmetom tohto oznámenia nevyžaduje zmeny v rozsahu prípravy územia oproti pôvodne posudzovanému riešeniu. Zmena navrhovanej činnosti – zmena koncepcie obchádzkových trás, úprava nivelety diaľnice a súvisiacich stavebných objektov nemení rozsah stavby a nemení požiadavky na záber pôdy.

Pri zemných prácach sa bude postupovať v zmysle zákona NR SR č. 220/2004 o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a Vyhlášky č. 508/2004 Ministerstva pôdohospodárstva SR v platnom znení.

Súpis pozemkov, na ktorých bude zámer umiestnený je vzhľadom k svojmu rozsahu uvedený samostatne ako Príloha č. 3 tohoto Oznámenia. Všetky

pozemky sú umiestnené na katastrálnych územiach obcí Trnávka, Vajnory, Farná, Ivanka pri Dunaji, Chorvátsky Grob. Oproti riešeniu posudzovanému v Oznámení o zmene (EKOJET, 2016) sa nenavýšil rozsah stavby.

Na stavbe sa predpokladá s nedostatkom násypového materiálu z výkopov, preto sa vzhľadom na maximálne využitie výkopových zemín do násypov navrhnú technológie, ktoré zabezpečia použitie aj podmienečne vhodných zemín do násypov (sendvičové konštrukcie, úprava zemín vápnením).

Ornica z trasy komunikácie bude (po dobu výstavby) odstránená, a po ukončení stavby bude využitá na vegetačné a sadovnícke úpravy. Po ukončení stavebných prác bude ornica okamžite sprístupnená k rekultivačným a revitalizačným prácam.

S ornicou, resp. s humusovým horizontom poľnohospodárskej pôdy, z trasy rýchlostnej cesty, bude naložené podľa Metodického pokynu Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910.

Zmenou v koncepcií dočasnej obchádzkovej trasy, kedy navrhované riešenie počíta s vedením dvoch trojpruhových obchádzkových trás, ktoré prechádzajú čiastočne po križovatkových vetvách sa oproti pôvodnému riešeniu vedenému po samostatnom násype zníži spotreba materiálu potrebného na budovanie dočasného násypu, čím sa **mierne zníži dočasný záber. Vzhľadom na fakt, že obchádzkové trasy sú umiestnené v priestore križovatky diaľnice D1 a diaľnice D4, ktorá je už vo výstavbe, možno konštatovať, že táto zmena je z hľadiska požiadavky na pôdu nevýznamná.**

Spotreba vody

Jednotlivé objekty SSÚD Vajnory 320-01 si vyžadujú zásobovanie pitnou vodou (sociálne zariadenia prevádzkovej budovy, technológia soľankového hospodárstva, umývanie áut WAP, požiarny vodovod). Počas prevádzky bude spotreba vody súvisieť s údržbou komunikácie.

Odber vody bude zaistený v zariadeniach staveniska, ktoré budú zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejný vodovod). Voda na údržbu ciest sa bude odoberať v príslušnom stredisku údržby.

Údaje o presnej spotrebe vody budú upresnené v podrobnejšej etape projektu. Nepredpokladá sa ale, že by sa jednalo o výrazné odbery.

Zmena navrhovanej činnosti nemá významný vplyv na spotrebu pitnej a úžitkovej vody počas výstavby ani počas prevádzky diaľnice.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje

Na výstavbu komunikácie budú potrebné hlavné suroviny: kamenivo a štrkopiesky pre konštrukciu vozovky a pre betónové konštrukcie, asfalt pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónu a násypový materiál. Vo fáze prevádzky sa naviac počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimné obdobie apod.).

Predpokladá sa s nedostatok materiálu do násypov (záporná bilancia) a preto ho bude nutné dovážať.

Väčšina potrebnej kubatúry bude pravdepodobne zaistená fluviálnymi štrkmi a pieskami. Ich najbližší zdroj predstavujú prevádzkované pieskovne – ložiská Most na Ostrove (PREFA Sučany SK, a.s.) a Most pri Bratislave (ZAPA Betón SK s.r.o.). Ako zdroje štrkopieskov je možné využiť aj nasledovné ložiská: Ložisko štrkopieskov – Senec, Ložisko štrkopieskov – Nová Ves pri Dunaji alebo iné v čo najbližšej vzdialenosti.

Bližšie k trase sa nachádzajú neprevádzkované ložiská Nová Dedinka a Vajnory. Najbližšie zdroje drveného kameniva predstavujú pravdepodobne lomy v Malých Karpatoch, napr. pri Trstíne (dolomit) či Lošonci (melafyr). Drvený štrk je vhodný a dobre zhutniteľný materiál do násypov aj podložia vozovky, avšak vzhľadom k veľkej vzdialenosti kameňolomov od trasy diaľnice bude pravdepodobne využívaný len na najnáročnejšie časti stavby, najmä do aktívnej zóny.

Výber zemníkov bude záležať na stave zemníka v dobe začiatku výstavby, sortimente ponúkaného kameniva a ekonomickej výhodnosti pre budúceho zhotoviteľa stavby.

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zmene obchádzkovej trasy, ktorá bude v novom riešení umiestnená z časti na križovatkových vetvách diaľnice D1, z časti na križovatkových vetvách diaľnice D4. V pôvodnom riešení (DSP) sa počítalo s vybudovaním samostatnej obchádzkovej trasy v severnej časti križovatky Ivanka sever. V novom riešení budú dočasne vybudované iba časti obchádzkových trás, čím sa zníži potreba dovozu násypového materiálu.

Energetické zdroje

Rozvod elektrickej energie bude potrebné zabezpečiť pre objekty ISD, pre objekty SSÚD, pre technologické zariadenia odvodnenia diaľnice SO 501-01. Počas stavby si pre zariadenie staveniska zabezpečí dodávku potrebných energií dodávateľ. Pri realizácii prekládok inžinierskych sietí bude dochádzať

ku krátkodobým výpadkom v zásobovaní elektrickou energiou a plynu pre niektoré miestne časti obcí. Eliminácia týchto vplyvov bude riešená úzkou koordináciou zhotoviteľa, správcu dotknutého média a dotknutých účastníkov podľa vopred spracovaného a odsúhlaseného harmonogramu.

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia nemení požiadavky na energetické zdroje.

Dopravná a iná infraštruktúra

Z hľadiska nárokov na dopravnú infraštruktúru v období výstavby bude pre staveniskovú dopravu v maximálnej možnej miere využitý existujúci komunikačný systém v blízkosti trasy stavby samotnej diaľnice D1, ciest I., II. a III. triedy, miestnych komunikácií, jestvujúcich poľných a účelových ciest a územie stavby D4.

V priestore riešeného územia sa nachádzajú cesty I., II. a III. triedy, ktoré umožňujú dopravné prepojenia mimoriadne atraktívnych oblastí v širšom okolí Bratislavy. Ide najmä o cestu I/61, II/502 a III/1083. Súčasťou riešeného úseku je najdôležitejšia križovatka dvoch diaľnic D1 a D4 MÚK Ivanka sever.

V rámci DSP bol aktualizovaný Dopravnoinžiniersky prieskum pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ (Alfa 04, a.s. 2016), na základe ktorého vznikla potreba zväčšiť počet pruhov od križovatky Ivanka sever po križovatku Blatné na celkový počet 8 pruhov v profile. Takéto riešenie bolo posúdené v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti (EKOJET, 2016).

Na cestách a diaľniciach v dotknutom území a jeho širšom zázemí bol zaznamenaný rýchly rast intenzity dopravy najmä v posledných rokoch. Vývoj na vybratých úsekoch je dokumentovaný v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 2: Vývoj intenzity dopravy v skut. vozi. za deň spolu podľa celoštátneho sčítania dopravy SSC v rokoch 2005 a 2010

Úsek cesty I/16	Číslo úseku	RDPI	
		2005	2010
D1 Letisko – Zlaté Piesky	87 025	63 350	81 092
D1 Zlaté Piesky - Vajnory	87 028	51 551	54 289
D1 Vajnory - Senec	87 020	51 307	71 088
D1 Senec - Trnava	87 030	43 981	50 432
I/61 Senecká (Rožňavská–NAY)	80 131	39 959	18 932
I/61 ovocné sady - Metro	81 130	15 151	19 528
III/1082 Vajnory	83 761	8 606	10 538*

III/1080 Vajnory–Čierna voda	86 210	6 075	5 731
II/502 Komisárky	81 001	15 200	21 045

Realizácia navrhovanej činnosti – rozšírenie diaľnice D1 vybudovaním diaľničných kolektorov, zabezpečenie dopravného prepojenia na diaľnicu D4 je preto opodstatnená a žiadúca. Počas rekonštrukcie samotného telesa diaľnice vrátane zmeny nivelety bude doprava vedená po obchádzkových trasách, ktoré sú v aktuálnom riešení navrhnuté ako dve trojpruhové jednosmerné obchádzkové trasy. Oproti predchádzajúcemu riešeniu, v ktorom bolo uvažované s jednou štvorpruhovou obchádzkovou trasou teda dôjde **k zvýšeniu komfortu a bezpečnosti dopravy počas rekonštrukcie diaľnice D1.** Schválenie podrobného Plánu organizácie výstavby je v kompetencií PPZ SR.

Zmena navrhovanej činnosti neovplyvní dopravu na predmetnom úseku diaľnice počas jej prevádzky.

Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Trasa je vedená mimo zastavenej zóny v dostatočnej odstupovej vzdialenosti od obývaných oblastí. V budúcnosti hlavným líniovým zdrojom spôsobujúcim znečistenia ovzdušia bude diaľnica v definovanom úseku Diaľnice D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh a cesta I/61 a diaľnica D4 (vo výstavbe). Navrhovaná rýchlosť vozidiel po D1 bude 120 km/hod, 90 km/hod pre nákladné vozidlá. Pri výstavbe budú emisne dominantné častice suspendované z prašného povrchu staveniska v období nepriaznivých klimatických podmienok (suché veterné počasie). Táto prašnosť bude tvorená predovšetkým minerálnymi podielmi (zeminovými časticami) a je v prípade potreby účinne riediteľná štandardnými opatreniami v podobe vlhčenia prašných povrchov, plachtovania vozidiel apod. Výfukové emisie používaných stavebných strojov budú v období výstavby nízke (podstatne nižšie než v období prevádzky, ktoré je popísané nižšie) a nemôžu významne ovplyvniť imisnú situáciu. V období výstavby bude rozhodujúce dodržovanie obvyklých opatrení, ktorými je možné emisie obmedziť na nevýznamnú úroveň.

V rámci DSP bola pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ aktualizovaná emisná štúdia (Inžinierske služby spol. s.r.o., 2016). Výstavbou úseku Diaľnice D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh bude v období prevádzky diaľnice množstvo vyprodukovaných emisií nasledovné:

Tabuľka 3 Konzervatívny odhad emisií pre „D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh“ od automobilovej dopravy v rokoch 2020-2040

Látka	2020	2030	2040
NO_x	307,6	356,0	325,1
CO	577,5	604,5	552,8
VOC	69,6	64,8	31,4
TZL	52,9	48,8	40,9

V rozpätí dlhšieho časového horizontu rokov 2030-2040 je predpovedaná obnova automobilového parku so sprísňovaním emisných parametrov u nákladných i osobných vozidiel. Z týchto dôvodov sa predikuje v roku 2040 mierny pokles celkových škodlivín i napriek zvýšenej intenzite vozidiel.

Pre potreby posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na znečistenie ovzdušia boli použité závery z Emisnej štúdie vypracovanej v rámci DSP (Inžinierske služby spol. s.r.o., 2016), nakoľko na základe vyjadrenia spracovateľov (pozri priložené vyjadrenie zo dňa 29.7.2019 uvedené ako príloha č. 5 k tomuto oznámeniu) je navrhovaná zmena z hľadiska emisných pomerov nevýznamná. **Zmena navrhovanej činnosti neumiestňuje do územia nové zdroje znečistenia ovzdušia a nemá vplyv na množstvo alebo distribúciu vzniknutých emisií z dopravy oproti pôvodne posudzovanému riešeniu. Z hľadiska emisných pomerov teda možno v zmysle záverov emisnej štúdie konštatovať, že realizáciou navrhovanej činnosti vrátane jej zmeny nebudú prekročené limitné hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok NO_2, CO, PM_{10} a benzénu v zástavbe s trvalým výskytom obyvateľstva v časovom horizonte rokov 2020 - 2040.**

Odpadové vody

V procese rekonštrukcie diaľnice môžu odpadové vody vznikať zo zrážkovej vody znečistenej pri pohybe automobilov prepravujúcich výkopovú zeminu a stavebný materiál, pri práci stavebných strojov, z technologického procesu samotnej výstavby, zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky), hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, z čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie. **Zmena navrhovanej činnosti nemá vplyv na množstvo vyprodukovaných odpadových vôd.**

Iné odpady

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácií a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii podľa §40c) ods.4/zák.č.223/2001Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami. Odpad zahŕňajúci vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá zhodnocovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- štrkodrvina a štrkopiesok z podkladov vybúraných jestvujúcich ciest sa zabuduje do zemných telies cestných objektov
- asfaltobetón – všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a je možné ich znovu použiť do nových vozoviek. Druhou možnosťou je ponúknuť daný frézovaný asfaltobetónový materiál správcovi diaľnice (NDS, a.s.) a c.I/61 (SSC) na zhodnotenie,
- vyrúbaná zeleň z trvalých a dočasných záberov bude odovzdaná NDS a.s.
- pne stromov budú odovzdané NDS a.s., vetvy konárov stromov a krovín z výrubu budú umiestnené na evidovanú skládku odpadov. Drevná hmota, ktorá nebude využitá, sa zlikviduje štiepkovaním. Nakladanie s týmto materiálom sa musí zdokumentovať, je zakázané páliť pne, vetvy stromov a krovín na stavenisku.
- kovové konštrukcie a vodiče z demontovaných vedení sa odovzdajú majiteľovi resp. správcovi danej siete na miesto, ktoré určí. Je nutné počítať s väčšou rozvoznou vzdialenosťou – skladovacie kapacity správcov sietí sú prevažne centralizované. Krajné riešenie (ak správca vedenia odmietne materiály zo svojich sietí) je odovzdať ich do najbližšej zberne surovín,
- vhodná zemina z výkopových prác jednotlivých objektov sa zabuduje do násypu cestného telesa, prípadne sa spolu s nevhodnou zeminou upraví a zabuduje do sendvičového vrstevnatého zemného telesa diaľnice. Pre umiestnenie recyklačných strojov a zariadení počas celej výstavby je určená plocha na hlavnom stavebnom dvore.
- prebytočná neznečistená výkopová zemina nevhodná na zabudovanie do násypu sa môže použiť na vykonanie terénnych úprav uvedených v stavebnom zákone, len na základe rozhodnutia príslušného stavebného úradu

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách,

skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu.

Podľa Katalógu odpadov môžu vznikať nasledovné druhy odpadov:

17 01 01	Odpad stavebný z úlomkov stavebných materiálov - betón	O
17 01 07	Zmesi betónu	O
17 03 02	Bituménové zmesi iné ako 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 04	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O

S odpadmi bude zhotoviteľ stavby nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch, v znení neskorších predpisov, a ďalšími súvisiacimi právnymi predpismi.

Zmena projektu oproti pôvodnej EIA nemá vplyv na druhy vznikajúcich odpadov, môže ovplyvniť ich množstvo. Vzhľadom na charakter zmeny predpokladáme, že pôjde o nevýznamné rozdiely.

Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Pri výstavbe budú zdrojom hluku jednak stavebné mechanizmy na stavenisku, jednak prevažne nákladná automobilová doprava surovín. Počet a druh stavebnej mechanizácie a rozloženie prác v priebehu výstavby bude podrobne navrhnuté po výbere dodávateľa stavby.

V rámci DSP bola pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ vypracovaná hluková štúdia (Inžinierske služby spol. s.r.o. 2016). Zo záverov hlukovej štúdie vyplýva, že po vybudovaní navrhovaného úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina sa hluková situácia z dopravného zaťaženia úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek zhorší o 0,4 až 1,1 dB, v r. 2030 o 0,7 až 0,8 dB a v r. 2040 o 0,3 až 0,4 dB oproti stavu bez realizácie skapacitnenia úseku diaľnice. Na diaľnici sú preto navrhnuté protihlukové

steny na zníženie hluku z dopravy po diaľnici vo vonkajšom prostredí dotknutých obcí. Celková navrhovaná dĺžka PHS pre diaľnicu D1 v riešenom úseku je 4 015 m, celková plocha je 23 675 m^2.
Pre potreby posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na hlukovú situáciu boli použité závery z Hlukovej štúdie vypracovanej v rámci DSP (Inžinierske služby spol. s.r.o., 2016), nakoľko na základe vyjadrenia spracovateľov (pozri priložené vyjadrenie zo dňa 29.7.2019 uvedené ako príloha č. 6 k tomuto oznámeniu) je navrhovaná zmena z hľadiska hlukových pomerov nevýznamná. **Zmena navrhovanej činnosti neumiestňuje do územia žiadne nové zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu. Z hľadiska hlukovej situácie možno teda konštatovať, že realizáciou navrhovanej činnosti sa hluková situácia v riešenom území mierne zhorší, kvôli čomu boli navrhované protihlukové opatrenia. Výstupy v podobe hluku súvisiace so zmenou zámeru sa nemenia oproti pôvodne posúdenému riešeniu.**

III.3 PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE

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

Zmena navrhovanej činnosti je súčasťou už existujúceho koridoru diaľnice D1 Bratislava – Trnava. Predmetná stavba má charakter rekonštrukcie, navrhovaná zmena sa týka najmä obdobia výstavby (zmena obchádzkovej trasy). Realizácia predmetnej stavby nadväzuje na nasledovné pripravované úseky siete rýchlostných ciest a diaľnic v SR a na plánované nasledovné zámery:

- Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina
- Diaľnica D1 Bratislava – Senec, 2. úsek Triblavina – Senec

- Diaľnica D4 Bratislava Jarovce – Ivanka,
- Diaľnica D4 Ivanka Sever – Rača
- Rekonštrukcia účelovej komunikácie od cesty I/61 po obec Čierna Voda,
- Dopravné prepojenie cesty I/61 a II/506,
- Výstavba skladovej a výrobnej haly Triblavina
- výstavba rodinných domov Šúrske lúky (k.ú. Chorvátsky Grob),
- Polyfunkčný dom DIAMANT Bratislava-Vajnory

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

Vyvolanými investíciami stavby budú aj nevyhnutné demolácie, úpravy a preložky rôznych technických zariadení a vedení. Nové dopravné napojenia a zvýšenie kapacity existujúcich MUK prinesú nové možnosti prerozdelenia dopravy a výberu alternatívnych, menej zaťažených trás, čo umožní optimalizáciu dopravných pohybov po území a efektívnejšie využívanie ponúkanej komunikačnej siete. S ohľadom na ponuku diaľničnej siete najvyššieho štandardu v území predpokladáme, že bude táto v čo najväčšej možnej miere využívaná dopravou územím tranzitujúcou a dopravou zdrojovou cieľovou do ďalších častí Bratislavy.

III.4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV.

Zmena navrhovanej činnosti sa pripravuje s cieľom vydania povolenia o zmene stavby pred dokončením pre navrhovanú stavbu v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej

národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v platnom znení.

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

· Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010,

· Stanoviská a vyjadrenia dotknutých orgánov k DÚR, DSZ D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory, Amberg Engineering, R-project 2011

· Územné rozhodnutie o umiestnení stavby (Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky, č.A/2013/415-/HLO, zo dňa 26.03.2013 - právoplatnosť nadobudlo dňa 10.5.2013).

III.5 VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.

Zmeny v navrhovanej činnosti predmetnej stavby nebudú mať vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

III.6 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

Z hľadiska administratívneho členenia SR patrí navrhovaná stavba do Bratislavského kraja, okresov Bratislava III., Bratislava II. Senec a zasahuje do katastrálnych území obcí/mestskej časti: Trnávka, Vajnory, Ivanka pri Dunaji, Farná, Chorvátsky Grob.

III.6.1 GEOMORFOLOGICKÉ POMERY

Na základe geomorfologického členenia Slovenska patrí záujmové územie do Alpsko – himalájskej sústavy, podsústavy – Panónska panva, do provincie Západnej panónskej panvy, subprovincie Malá Dunajská kotlina, do oblasti Podunajskej nížiny a do celku Podunajská rovina (Mazur, Lukniš 1986).

Riešený úsek diaľnice D1 prechádza Podunajskou rovinou. Podunajskú rovinu môžeme rozčleniť na dva ťažko rozlíšiteľné morfologické celky: náplavový kužeľ Dunaja a Bratislava - Bernolákovská terasa. Podunajská rovina je charakteristická rovinatým reliéfom bez väčších terénnych prekážok.

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená v území s prevažne fluviálnym reliéfom s nepatrným uplatnením litológie. Konkrétne ide o fluviálnu rovinu a mladé poklesávajúce morfoštruktúry s agradáciou.

Na úseku diaľnice D1 medzi Bratislavou a MÚK Triblavina je diaľnica D1 vedená v násype. Nadmorská výška riešeného územia sa pohybuje medzi 128 – 130 m n. m.

III.6.2 GEOLOGICKÉ POMERY

Na geologickej stavbe predmetného územia sa podieľajú sedimenty kvartéru a predkvartérneho podložia - neogénu (podľa GEOFOS, s.r.o., Žilina, Záverečná správa, 12/2015).

Povrch územia je pokrytý takmer súvislou vrstvou kvartérnych zemín prevažne polygenetickej, proluviálnej a fluviálnej genézy. Kvartérny pokryv tvoria prevažne polygenetické eolické a eolickodeluviálne sedimenty. V zníženinách, úvalinách, v miestach potokov a riek tvoria kvartérny pokryv fluviálne sedimenty zastúpené vrstvou jemnozrnných zemín aluviálnych nív, ktoré tvoria pokryv piesčito-štrkovému súvrstviu dnovej akumulácie riek a potokov.

Predkvartérne podložie je tvorené sedimentami molasovej formácie a reprezentujú ho základné vývoje:

- Uhoľná séria (spodný a stredný panón) miocénnych sivozelených, zelených, modrozelených ílov, piesčitých ílov, pieskov, uhoľných ílov, je charakteristická výskytom uhoľných ílov, slojov lignitu, polôh pieskov a jemných štrkov.
- Modrá a pestrá séria (vrchný panón) je charakteristická výskytom svetlosivých, svetlozelenkastosivých pestrých ílov, hrdzavoškvrnitých, striedajúcich sa s polohami pieskov a s ojedinelými vrstvami štrkov.

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

Na základe regionálnej inžinierskogeologickej klasifikácie (Matula M., 1989) patrí riešené územie do inžinierskogeologického regiónu Neogénnych tektonických vkleslín – oblasť vnútrokarpatských nížin (74 – Podunajská nížina). V predmetnom území nachádzajú nasledovné kvartérne inžinierskogeologické rajóny: rajón L- rajón polygenetických sprašových sedimentov - prevláda ako kvartérny pokryv prevažne v hlbokom zárezе pri Senci, rajón D - rajón deluviálnych sedimentov – reprezentuje svahové sedimenty na svahoch údolí, pri úpätí svahov a v depresiách, sem patria aj deluviofluviálne sedimenty, rajón F - rajón údolných riečnych náplavov – je vyvinutý v údoliach riek a potokov.

III.6.3 HYDROGEOLOGICKÉ POMERY

Vyššie uvedená geologická stavba záujmového územia podmieňuje hydrogeologické pomery:

NEOGÉN

Podložie tvoria neogénne sedimenty, ktoré dosahujú veľkú mocnosť a sú zastúpené prevažne ílovitými sedimentami, s priepustnými často nesúvislými polohami pieskov a ojedinele štrkov, ktoré umožňujú vznik podzemných vôd aj s napätou hladinou. Ojedinele sa vyskytujú polohy pieskovca, vo väčších hĺbkach sa objavujú aj celkom rozložené polohy ílovcov.

KVARTÉR

Kvartérne sedimenty sú zastúpené náplavmi vodných tokov charakteru náplavových hlín a ílov, pieskov a piesčitých štrkov so striedaním priepustnejších a menej priepustných vrstiev s pokryvom sprašoidných sedimentov, ich splachov a svahových hlín. Fluviálne štrky sú trvalo zvodnené so súvislou hladinou podzemnej vody a väčšinou komunikujú s vodami vo vodných tokoch.

Záujmové územie z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie zaraďujeme do rajónu Q 051 - Kvartér západného okraja Podunajskej roviny s využiteľným množstvom podzemných vôd 0,5 – 0,99 l/s/km^2 (Povrazíková, Kollár 2002).

III.6.4 HYDROLOGICKÉ POMERY

Z hydrologického hľadiska patrí záujmové územie do povodia Váhu a Malého Dunaja a je odvodňované nasledujúcimi vodnými tokmi: Šúrsky kanál, Vajnorský potok, Čierna voda, priepusty a bezmenné odvodňovacie kanály. V nížinnej oblasti strácajú toky svoje usporiadanie. V minulosti sa rozlievali a vytvárali bažinné oblasti, preto boli v oblasti vybudované viaceré odvodňovacie kanály.

Medzi vodohospodársky významné podľa Vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., patria z uvedených Šúrsky kanál a Čierna voda. Žiaden z uvedených nie je klasifikovaný ako vodárenský tok.

V širšom záujmovom území sú významným prvkom z hľadiska povrchových vôd prevažne antropogénne vytvorené vodné plochy (ťažbou štrkopieskov), ktoré sú v súčasnosti využívané pre rekreačné účely. Najbližšie k plánovanej križovatke D1 a D4 sa nachádza vodná plocha jazero Lysec.

V záujmovom území nie sú žiadne inundačné územia. Významnejšie vodné toky majú ochranné hrádze, aby sa zamedzilo ich rozlievaniu pri zvýšenom vodnom stave.

III.6.5 PÔDNE POMERY

Podľa Pôdnej mapy Slovenska 1 : 400 000 (J. Hraško, V. Linkeš, R. Šály, B. Šurina) sa v riešenom území nachádzajú nasledujúce dominantné pôdne jednotky:

- Čiernice kultizemné (modálne) karbonátové
- Fluvizeme glejové (kultizemné glejové)
- Černozeme kultizemné (modálne) karbonátové

Vyššie uvedené pôdne typy sú charakterizované nasledovne:

Fluvizeme glejové - vyskytujú sa v recentných nivách s vysokou hladinou podzemnej vody, často s periodickými záplavami. V hodnotenom území zmeny sa jedná o plochy v depresných polohách nív vodných tokov.

Černozeme kultizemné (modálne) karbonátové - v rámci hodnoteného územia zmeny sú najrozšírenejšou skupinou pôd na poľnohospodárskych plochách. Ide prevažne o hlboké, stredne ťažké pôdy s humusovým horizontom s hrúbkou 30 – 45 cm. Sú väčšinou hlinité až hlinito - piesočnaté.

Čiernice kultizemné (modálne) karbonátové - najčastejšie sú vyvinuté z fluviálnych silikátových a karbonátových sedimentov. Na rozdiel od černozemí je pre ich vývoj potrebné dlhodobé periodické zvlhčovanie profilu podzemnou vodou. V hodnotenom území sa preto nachádzajú najmä v miestach terénnych depresií.

III.6.6 KLIMATICKÉ POMERY

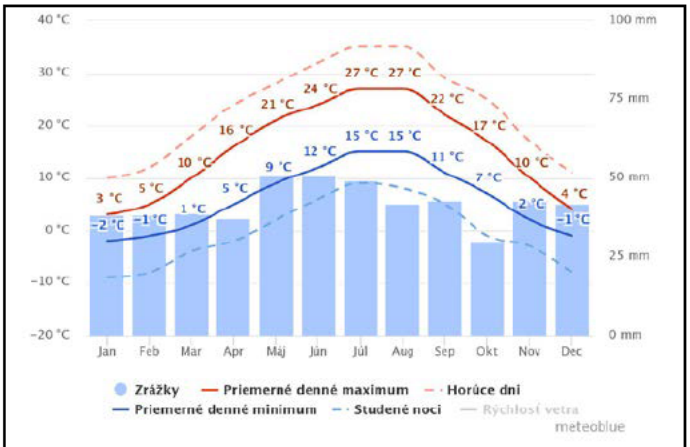
Dotknuté územie zasahuje do teplej klimatickej oblasti, okrsku T2, ktorý sa vyznačuje teplým, suchým podnebím a miernou zimou (Lapin, Faško, Melo, Šťastný, Tomlain in Miklós et al., 2002).

Hlavné rysy klimatických pomerov uvedené nižšie vychádzajú z údajov vzťahujúcich sa k najbližšie situovanej klimatologickej stanici siete SHMÚ Bratislava - Letisko M. R. Štefánika.

Teplota vzduchu

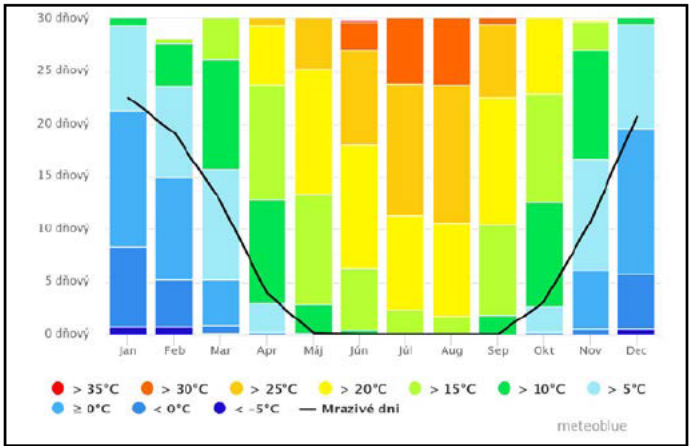
Pre oblasť je charakteristický výskyt počtu letných dní (Tmax ≥ 25°C) priemerne nad 50 za rok. Počet mrazových dní (Tmin < 0 °C) je v priemere 80 až 100 za rok.

Nasledujúce grafy zobrazujú na základe výpočtového modelu za obdobie 1985 – 2019 „Priemerné denné maximum“ (plná červená čiara), teda maximálnu teplotu priemerného dňa v každom mesiaci pre lokalitu Bratislava Letisko M. R. Štefánika a „priemerné denné minimum“ (plná modrá čiara), teda priemernú minimálnu teplotu. Horúce dni a studené noci (prerušovaná červená a modrá čiara) ukazujú priemer najhorúcejších dní a najstudenších nocí v každom mesiaci za posledných 30 rokov. Mesačné úhrny zrážok nad 150 mm väčšinou indikujú prevažne vlhký a pod 30 mm prevažne suchý mesiac.



Bratislava – Letisko M. R. Štefánika

Obrázok 1 Priemerné teploty a úhrn zrážok (www.meteoblue.com, 2019)



Bratislava – Letisko M. R. Štefánika

Obrázok 2 Najvyššie teploty (www.meteoblue.com, 2019)

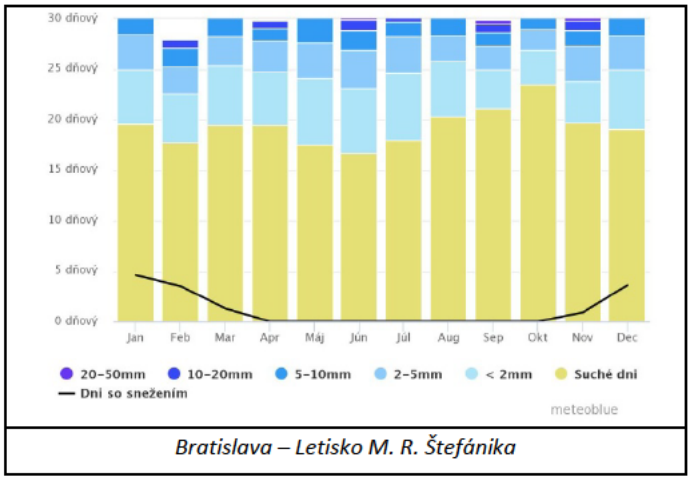
Uvedený diagram najvyššej teploty pre lokalitu Bratislava - letisko zobrazuje na základe výpočtového modelu za obdobie 1985 – 2018, koľko dní v mesiaci dosiahne určitú teplotu.

Zrážky

Priemerný ročný úhrn zrážok v širšom dotknutom území pohybuje v rozmedzí 600 – 800 mm. V roku 2017 priemerný ročný úhrn zrážok v okolí zmeny navrhovanej činnosti dosahoval iba 400,2 mm.

Z dlhodobého úhrnu zrážok je zrejmé, že najvýdatnejšie zrážky sa v dotknutom území vyskytujú v období máj až júl, pričom maximum pripadá na jún. Diagramy zrážok pre lokalitu Bratislava – letisko na základe výpočtového modelu zobrazujú za obdobie 1985 – 2019 počet dní v mesiaci, v ktorých spadne isté množstvo zrážok. Sneženie sa v lokalite Bratislava –

Letiska M. R. Štefánika vyskytuje spravidla v rozmedzí mesiacov november – marec.



Bratislava – Letisko M. R. Štefánika

Obrázok 3 Množstvo zrážok (www.meteoblue.com, 2019)

III.6.7 BIOTICKÉ POMERY

Z hľadiska zoogeografického členenia možno faunu dotknutého územia zaradiť podľa terestrického biocyklu v rámci Podunajskej nížiny do provincie stepí a panónskeho úseku. (Jedlička, Kalivodová 2002). Podľa limnického biocyklu do pontokaspickej provincie, podunajského okresu a západoslovenskej časti (Hensel, Krno 2002).

Prevažná časť blízkeho okolia riešeného územia je využívaná ako orná pôda alebo trvalý trávny porast. Na takéto antropogéne pozmenené biotopy je naviazaný výskyt živočíšnych spoločenstiev kultúrnej stepi na poľnohospodársky využívaných plochách a trvalých trávnatých porastoch. K typickým druhom patria cicavcov patria hraboš poľný *(Microtus arvalis)*, zajac poľný *(Lepus europaeus),* líška hrdzavá *(Vulpes vulpes),* srnec hôrny *(Capreolus capreolus),* z vtákov vrabec poľný (*Passer montanus*), škovránok poľný (*Alauda arvensis*), bažant poľovný (*Phasianus colchicus*), sokol myšiar (*Falco tinnunculus*), myšiak hôrny *(Buteo buteo),* straka obyčajná (*Pica pica*), hrdlička poľná *(Streptopelia turtur).*

V širšom okolí nachádzajú vhodné podmienky aj živočíšne spoločenstvá viazané na vodu a brehové porasty, konkrétne ide o jazero Lysec, brehové porasty Šúrskeho kanála, Čiernej vody a odvodňovacích kanálov. Z obojživelníkov sú na tieto plochy naviazané najmä v období

rozmnožovania skokany – skokan rapotavý *(Rana ridibunda),* skokan hnedý *(Rana temporaria),* skokan zelený *(Rana esculenta),* ďalej ropucha obyčajná *(Bufo bufo),* mlok obyčajný *(Triturus vulgaris)* a kunka červenobruchá *(Bombina bombina).* Z plazov sa na takýchto lokalitách vyskytuje bežne užovka obojková *(Natrix natrix),* aj vzácnejšia užovka fŕkaná *(Natrix tesselata)* viazaná hlavne na vodné prostredie. K charakteristickým druhom vtákov patria slávik obyčajný *(Luscinia megarhynchos),* penica čiernohlavá (Sylvia atricapilla), pinka obyčajná (Fringilla coelebs), drozd čierny (Turdus merula), kukučka obyčajná (Cuculus canorus). V porastoch v okolí Vajnorského rybníka nachádzajú hniezdne príležitosti aj dutinové hniezdiče ďateľ veľký *(Dendrocopos major),* žlna zelená *(Picus viridis*), aj sekundárne dutinové hniezdiče sýkorka veľká *(Parus major),* sýkorka belasá *(Cyanistes cearuleus).*

Intravilány okolitých obcí (Vajnory, Ivanka pri Dunaji, Čierna voda) zase poskytujú potravné a hniezde príležitosti synantropným druhom živočíchov ako myš domová (*Mus musculus*), potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*), jež západoeurópsky (*Erinaceus europaeus*), z vtákov vrabec domový (*Passer domesticus*), žltochvost domový (*Phoenicurus ochruros*), drozd čierny (*Turdus merula*), lastovička obyčajná (*Hirundo rustica*), pipíška chocholatá (*Galerida cristata*), belorítka obyčajná (*Delichon urbica*), stehlík obyčajný (*Carduelis carduelis*), holub divý (*Columba livia*), holub hrivnák (*Columba palumbus*), vrana obyčajná západoeurópska (*Corvus corone cornix*), straka obyčajná (*Pica pica*), hrdlička záhradná (*Streptopelia decaocto*).

Z hľadiska fytogeografického členenia (Futák, 1982) možno flóru záujmového územia zaradiť do dubovej zóny, nížinnej podzóny, rovinnej oblasti, do nemokraďového okresu, lužného podokresu.

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

Z pôvodnej vegetácie v súčasnosti evidujeme len fragmenty, čo je spôsobené antropogénnym vplyvom na krajinu v danej lokalite (poľnohospodárstvo, regulácia tokov, výstavba).

V území boli okrem biotopov charakteristických pre antropogénne ovplyvnenú krajinu mapované aj biotopy národného a európskeho významu podľa katalógu autorov Stanová, Valachovič (2002).

V riešenom území stavby (rekonštrukcia diaľnice D1 - rozšírenie) sa vyskytujú nasledovné biotopy európskeho významu:

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy * 91EO (prioritný biotop)
Jaseňovo-jelšové lesy lemujú brehy riek a potokov v podhorských polohách, kde výškovo nadväzujú na vŕbovo-topoľové lužné lesy nížin a pahorkatín.

Ls1.2 Dubovo – brestovo - jaseňové nížinné lužné lesy 91F0
Dubovo-brestovo-jaseňové lužné lesy (tvrdý lužný les) na vyšších a relatívne suchších stanovištiach údolných nív so zriedkavejšími a časovo kratšími povrchovými záplavami. Vyskytujú sa v alúviách väčších riek v nížinách a teplejších oblastiach pahorkatín do nadmorskej výšky 300 m.

Vo4 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion 3260
Druhovo chudobné spoločenstvá vodných makrofytov, ktoré osídľujú korytá tečúcich vôd (bystriny, potoky, nížinné rieky), prípadne periodicky prietočné toky.

Z hľadiska zhodnotenia reálnej aktuálnej vegetácie a flóry, identifikácie a inventarizácie biotopov, ostatné biotopy v predmetnom území nie sú biotopy národného, alebo európskeho významu. Vyskytujú sa len biotopy poľných kultúr, dynamických fácii poľných burinných - segetálnych spoločenstiev a ruderálnej vegetácie charakterizujúce biotopy kategorizované ako ruderálne biotopy:

- Kr7 trnkové a lieskové kroviny.
- Lk11 Trstinové spoločenstvá mokradí,
- X7 Intenzívne obhospodarované polia,
- X5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia,
- X3 Nitrofilná ruderálna vegetácia mimo sídel,
- X4 Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel,
- X10 porasty ruderalizovaných bahnitých brehov,
- X8 Porasty inváznych neofytov,
- X9 Porasty nepôvodných drevín,

III.6.8 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY

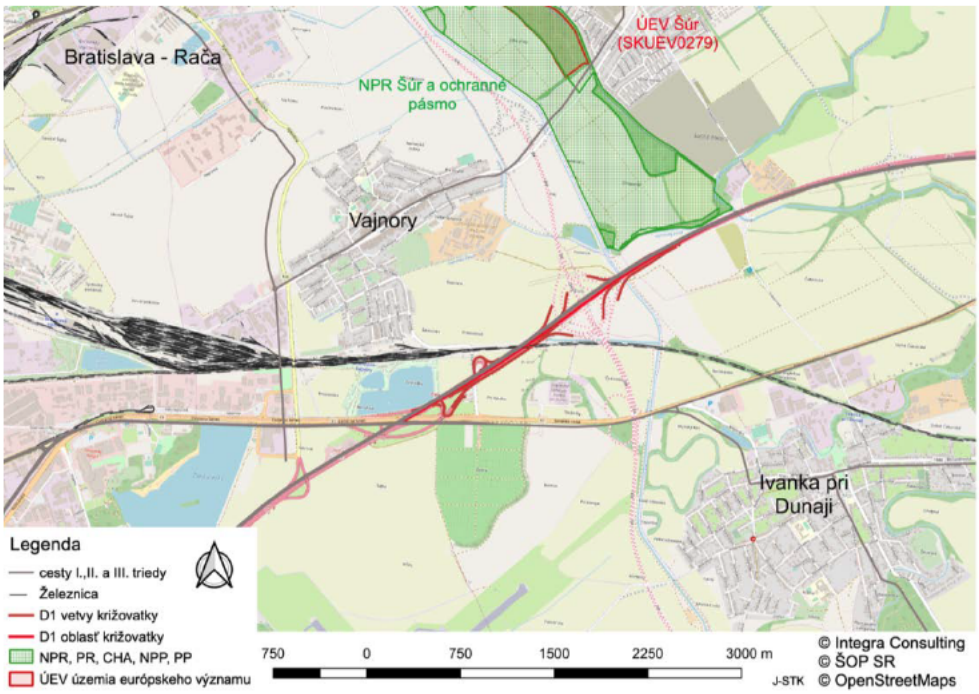
Národná sústava chránených území

Riešené územie zmeny navrhovanej činnosti nebude priamo zasahovať do žiadneho chráneného územia v zmysle územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. v zmysle neskorších predpisov. Teleso jestvujúcej diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1.úsek Bratislava-Triblavina vrátane navrhovaného rozšírenia je v celej trase vedené územím s 1. stupňom ochrany. V širšom okolí zmeny navrhovanej činnosti sa z maloplošných chránených území najbližšie nachádza NPR Šúr. Lokalita s rozlohou 6 549 590 m^2 bola v roku 1952 vyhlásená na ochranu posledného a najväčšieho zvyšku vysokokmenného barinato-slatinného jelšového lesa, po jeho obvode sa nachádzajú zvyšky mokrých a rašelinných lúk. Nachádzajú sa tu aj xerotermné biocenózy. Bohatá biodiverzita na malej ploche podmieňuje výskyt množstva ohrozených taxónov ako napríklad fúzač veľký *(Cerambyx cerdo),* mlok dunajský *(Triturus dobrogicus)*, skokan ostropyský *(Rana arvalis)*. Centrálnu a severozápadnú časť rezervácie tvoria slatinné jelšiny, ktoré sú pravidelne zaplavované vodou. Súčasťou rezervácie je aj riedky dubovo-brestový les Panónsky háj, v ktorom sa zachovala vzácna xerotermná vegetácia. Južná okrajová časť rezervácie je od zvyšku oddelená a nachádza v tesnej blízkosti navrhovanej činnosti cca v km 2,750 – 3,150 diaľnice D1.

Veľkoplošné chránené územie sa v bezprostrednom ani širšom okolí navrhovanej činnosti nenachádzajú.

Lokalita Šúr je zapísaná aj do zoznamu Ramsarských lokalít ako významná mokraď. Z významnej fauny tu žije užovka fŕkaná *(Natrix tesselata)*, užovka hladká *(Coronella austriaca)*, užovka stromová *(Elaphe longissima)*, orol kráľovský *(Aquila heliaca)*, sokol rároh *(Falco cherrug)*, chriašť bodkovaný *(Porzana porzana)* a iné. Z významnej flóry pichliač úzkolistý *(Cirsium brachycephalum),* hrachor panónsky *(Lathyrus pannonicus),* králik neskorý *(Leucanthemella serotina).*

V mieste prekládky Vajnorského potoka a Čiernej vody zasahuje záber stavby do územia Ramsarskej lokality Šúr, plochy do ktorých bude zasahovať stavba sú v prvom stupni ochrany (p.č. 1690, 1689 a 1710/3). Zmena navrhovanej činnosti v týchto miestach sa týka iba zmeny nivelety, nemení rozsah stavby.



Obrázok 4 Mapa chránených území vrátane sústavy Natura 2000 v okolí diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek

Natura 2000

Predmetná trasa diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1.úsek nepretína žiadne územie patriace do európskej sústavy chránených území Natura 2000. Potreba primeraného posúdenia vplyvov projektu na integritu sústavy chránených území Natura 2000 nebola v doterajšom procese posudzovania projektu identifikovaná.

V okolí projektu sa nachádzajú tieto územia Natura 2000:

- CHVÚ Malé Karpaty (SKCHVU014) 4,5 km na SZ
- ÚEV Šúr (SKUEV0279) 2 km na S

CHVÚ Malé Karpaty

Chránené vtáčie územie Malé Karpaty bolo vyhlásené na účely zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov ako napríklad sokol rároh *(Falco cheurrug)*, včelár lesný *(Pernis pivorus)*, ďateľ prostredný *(Dendrocopos medius)*, výr skalný *(Bubo bubo)*, lelek lesný *(Caprimulgus europaeus)*, bocian čierny *(Ciconia nigra)*, ďatľa bielochrbtého *(Dendrocopos leucotos)*, ďatľa hnedkavého *(Dendrocopos syriacus)*, sokola sťahovavého *(Flaco peregrinus)* orla kráľovského *(Aquila heliaca)* a na zabezpečenie ich prežitia a rozmnožovania.

ÚEV Šúr

Predmetom ochrany v ÚEV Šúr sú biotopy európskeho významu: Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Bezkolencové lúky (6410), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition (3150), Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340) a druhy európskeho významu: pichliač úzkolistý *(Cirsium brachycephalum),* fuzáč veľký *(Cerambyx cerdo),* kováčik fialový *(Limoniscus violaceus),* ohniváčik veľký *(Lycaena dispar),* bobor vodný *(Castor fiber),* hraboš severský panónsky *(Microtus oeconomus mehelyi),* roháč obyčajný *(Lucanus cervus),* drevník rýhovaný *(Rhysodes sulcatus),* kunka červenobruchá *(Bombina bombina)* a mlok dunajský *(Triturus dobrogicus).*

Územný systém ekologickej stability

V rámci záujmového územia sa v okolí zmeny navrhovanej činnosti nachádzajú nasledovné prvky ÚSES (biokoridory Bk a biocentrá Bc):

NRBk Šúrsky kanál – Ide o hydrický biokoridor. Šúrsky kanál je umelý odvodňovací kanál. Je napájaný vodami stekajúcimi z Malých Karpát. Bol vybudovaný v rokoch 1956 až 1957 po obvode Národnej prírodnej rezervácie Šúr. Trasa diaľnice D1 Bratislava – Senec pretína biokoridor premostením v km cca 2,1.

NRBk Strmina – Šúr – Malý Dunaj – prepája nedregionálne biocentrá Strmina, Pod Pajštúnom a Šúr a napája sa na nedregionálny biokoridor Malý Dunaj. Biokoridor je tvorený bukovými, dubovo – hrabovými lesmi a lužnými vŕbovo – topoľovými lesmi, vodnými tokmi a brehovými porastmi. Medzi stresové faktory trasy biokoridoru patria napr. intenzívna poľnohospodárska činnosť, odvodňovanie, ornitologické a výškové pásmo letiska, živočíšna výroba, prevádzka diaľnice D1. atď. Trasa diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1.úsek Bratislava-Triblavina pretína biokoridor premostením v km cca 3,2.

RBk Čierna voda – trasa biokoridoru prechádza tokom Čierna voda, pri obci Bernolákovo sa napája na nadregionálny biokoridor VII. NRBk Strmina – Šúr – Malý Dunaj. Sprievodná brehová vegetácia toku miestami úplne chýba, je tvorená najmä porastmi topoľov. Stresovými faktormi sú predovšetkým prechod biokoridoru cez intravilán obcí, poľnohospodárske aktivity v území, znečistenie toku a pod. Trasa diaľnice D1 Bratislava – Senec , 1.úsek Brtaislava-Triblavina pretína biokoridor premostením v km cca 3,2.

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

RBc Vajnorka – lokalita významná z hľadiska fauny predstavuje vodnú plochu, ktorá je tvorená dvojicou umelých jazier, veľkým a malým, ktoré sú prepojené kanálom. Biocentrum sa nachádza SZ v susedstve s počiatočným úsekom zmeny navrhovanej činnosti.

RBc Tanieriky – Lesík – predstavuje zvyšok lesa v kultúrnej krajine. Od zmeny navrhovanej
činnosti sa biocentrum nachádza cca 500 m južným smerom od počiatočného úseku.

NRBc Šúr – predstavuje zvyšok vysokokmenného barinato-slatinného jelšového lesa, po jeho obvode sa nachádzajú zvyšky mokrých a rašelinných lúk. Nachádzajú sa tu aj xerotermné biocenózy. Nadregionálne biocentrum sa nachádza severne v tesnej blízkosti zmeny navrhovanej činnosti v 2,1 – 3,1 km 1. úseku diaľnice D1 Bratislava -Senec.

Migrácia živočíchov

Pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou a priepustov (napr. rúrové a rámové priepusty).

Navrhovaná stavba bude v celej dĺžke oplotená, aby sa zamedzilo kolíziám so zverou.

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

III.6.9 OBYVATEĽSTVO

Záujmové územie zasahuje do okresov Bratislava II, Bratislava III a Senec. V okrese Bratislava II žilo v roku 2018 podľa dostupných údajov 115 345 obyvateľov, v okrese Bratislava III 67 225 a v okrese Senec žilo v roku 2018 podľa dostupných údajov 86 365 obyvateľov (Zdroj: ŠÚ SR 2019, www.statistics.sk).

Súčasný stav kvality životného prostredia obyvateľstva

Ovzdušie: V súčasnosti predstavuje hlavný líniový zdroj znečistenia v dotknutom území diaľnica D1 a cesta I. triedy I/61. V budúcnosti k hlavným

líniovým zdrojom znečistenia pribudne diaľnica D4. Na znečistení ovzdušia sa podieľajú aj stacionárne zdroje znečistenia umiestnené v širšom okolí - SLOVNAFT a.s., CM European power Slovakia, s. r. o., TERMMING, Bratislavská teplárenská, a. s., RWA SLOVAKIA.

Kvalita povrchových vôd: Dotknuté územia a jeho okolie predstavuje ruderálnu krajinu. Zdrojmi znečistenia povrchových a podzemných vôd sú v súčasnosti najmä priemysel, komunálne odpadové vody, skládky odpadov a poľnohospodárska činnosť.

Hluk: Súčasné zaťaženie prostredia hlukom z dopravy sa najviac prejavuje v blízkosti jestvujúcej diaľnice D1, ktorá nie je v súčasnosti v predmetnom úseku vybavená protihlukovými stenami a cesty I. triedy č. I/61.

III.6.10 ÚZEMNOPLÁNOVACIA DOKUMENTÁCIA

Bratislavský samosprávny kraj:
V rámci územného plánu regiónu Bratislavského kraja (2013) je v grafickej časti premietnuté a definované rozšírenie diaľnice D1 ako 6-pruh spolu s kolektormi.

Dotknuté obce:
Ivanka pri Dunaji - v platnej územnoplánovacej dokumentácii obce je premietnuté rozšírenie na diaľnice D1 na 6-pruh + kolektory
Chorvátsky Grob - obec má platnú územno–plánovaciu dokumentáciu, ktorá zahŕňa prestavbu diaľnice D1 na 6-pruhovú s kolektormi vrátane mimoúrovňových križovatiek a napájaní ciest na kolektory.
Bernolákovo - v grafickej časti územného plánu je premietnuté a definované rozšírenie diaľnice D1 ako 6-pruh spolu s kolektormi.

III.6.11 VYUŽITIE ÚZEMIA

Navrhovaná činnosť má charakter rekonštrukcie. Rekonštrukciou jestvujúcej diaľnice D1 dôjde k rozšíreniu a skapacitneniu existujúcej diaľnice do priľahlého územia.

Súčasné využitie záujmového územia je zhodné s budúcim. Predmetné pozemky sú čiastočne využívane na poľnohospodársku činnosť. Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje rozšírenie riešenia schváleného v predchádzajúcich etapách projektovej prípravy stavby (Zámer EIA, Oznámenie o zmene).

III.6.12 ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY A KULTÚRNE PAMIATKY

Pre navrhovanú stavbu bol v rámci DSP vypracovaný archeologický prieskum (Archeologický ústav SAV, RNDr. Matej Ruttkay, CSc., Nitra 2015). Na základe vykonaného prieskumu je jednoznačne doložený výskyt archeologických lokalít na viacerých polohách. V zmysle záverov prieskumu však možno konštatovať, že doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská v hodnotenom území navrhovanej činnosti majú taký charakter, že nebránia výstavbe.

Archeologické lokality na trase D1 Bratislava-Senec, 1. úsek

Kat. územie - Vajnory

Poloha: vyvýšenina, tiahnuca sa k trase diaľnice D1 (km 12,9-13,0)

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba laténska, poloha: vyvýšenina, tiahnuca sa ku trase diaľnice,

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba rímska.

Poloha: Vlčí klin - v trase diaľnice D1 (km 14,5-15,0)

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba rímska (1. storočie), poloha: Vlčí klin - v trase diaľnice D1,

- Druh lokality: kostrový hrob, datovanie: doba sťahovania národov (2. polovica 5. storočia).

Kat. územie – Ivanka pri Dunaji

Poloha: pod mostným nadjazdom diaľnice D1 (km 15,5-15,8)

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba halštatská, poloha: pod mostným nadjazdom diaľnice D1,

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: doba rímska.

Kat. územie – Chorvátsky Grob

Poloha: majer Triblavina (17,0-17,4)

- Druh lokality: sídlisko, datovanie: eneolit (lengyelská kultúra), poloha: majer Triblavina,

- Druh lokality: sídlisko (zberový materiál), datovanie: stredovek (9.-10.stor.).

Popri známych náleziskách je odôvodnený predpoklad, že môžu byť v trase líniovej stavby objavené nové, doteraz nepoznané náleziská. Pri odhumusovaní celej trasy rýchlostnej cesty je potrebná prítomnosť

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

Na ploche samotného riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti nie sú v súčasnosti známe a evidované žiadne geologické ani paleontologické náleziská.

Podľa Pamiatkového úradu Slovenskej republiky sa v jednotlivých katastrálnych územiach nachádzajú nasledujúce nehnuteľné národné kultúrne pamiatky:

Tabuľka 4 Nehnuteľné národné kultúrne pamiatky v okolí

Katastrálne územie	Pamiatkový objekt
Vajnory	Kostol Sedembolestnej Panny Márie (býv. kostol sv. Ladislava
	Podstavec sochy sv. Floriána
	Socha sv. Floriána
	Vinohradnícky dom
	Vinohradnícky dom
	Prešovňa
	Maštaľ
Ivanka pri Dunaji	kaplnka sv. Rozálie
	podstavec sochy sv. Floriána štvorboký
	socha sv. Floriána
	podstavec sochy sv. Donáta
	socha sv. Donáta
	pomník padlým v I.a II. svetovej vojny
	park pri kaštieli
	kaštieľ
	socha sv. Jána Nepomuckého
	kostol sv. Jána Krstiteľa

Žiadna z vyššie uvedených nehnuteľných pamiatok nebude zámerom priamo dotknutá.

III.6.13 HMOTNÝ MAJETOK

S rekonštrukciou diaľnice D1 súvisia aj tzv. vyvolané investície, ktoré sa dotknú niektorých hmotných objektov v ich blízkom okolí. Väčšinou ide o preložky existujúcich ciest a o ich úpravy a rekonštrukcie, ďalej o preložky vedenia, preložky vodovodov a demolácie niektorých objektov.

Z dôvodu výstavby ľavého kolektorového pásu v k.ú. Vajnory je nutné asanovať malú záhradnú chatku. Ide o chatku rozmerov 5,40 x 4,60 m. Celková zastavaná plocha je 25 m^2. Demolácia bude realizovaná postupným rozoberaním konštrukcie.

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia nevyžaduje nové demolácie objektov oproti DSP.

Zoznam právnických a fyzických osôb, ktoré si po zhotovení prevezmú stavebné objekty do vlastníctva, alebo do svojej správy okrem NDS:

Slovenská správa ciest

145-00 Úpravy jestvujúcich ciest I. triedy

Bratislavský samosprávny kraj

146-00 Úpravy jestvujúcich ciest II. a III. Triedy

Mesto Bratislava

120-00 Úprava cesty na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory

140-00 Úprava účelovej cesty v km 3,229 (16.829 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

682-00 Úprava Verejného osvetlenia na ulici Pri mlyne v km 0.658 (14.258 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

147-00 Úpravy jestvujúcich miestnych a účelových komunikácií

Obec Vajnory

130-00 Preložka poľnej cesty v km 1.105 - 1.355 (14.705 - 14.955 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

147-00 Úpravy jestvujúcich miestnych a účelových komunikácií

Obec Ivanka pri Dunaji

131-00 Preložka poľnej cesty v km 2.100 diaľnice D1 Bratislava – Trnava

203-01 Most na preložke poľnej cesty v km 2.100 diaľnice D1 Bratislava - Trnava nad Šúrskym kanálom

147-00 Úpravy jestvujúcich miestnych a účelových komunikácií

Obec Chorvátsky Grob

233-00 Rekonštrukcia mosta D1 034 nad diaľnicou D1 Bratislava – Trnava v km 3.229 16.829 D1)

233-20 Rekonštrukcia mosta na účelovej komunikácii nad potokom Čierna voda

147-00 Úpravy jestvujúcich miestnych a účelových komunikácií

Západoslovenská energetika, a.s.

602-01 Preložka podzemného VN vedenia v km 0.321 (13.921 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

602-02 Preložka podzemného NN vedenia v km 0.321 (13.921 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

603-01 Preložka podzemného VN vedenia v km 0.421 (14.021 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

603-02 Preložka podzemného NN vedenia v km 0.421 (14.021 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

603-10 Preložka 2 x NN vedenia v km 0.272 - 0.576 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

603-11 Preložka el. skriniek v km 0.560 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

605-00 Preložka vzdušného VN vedenia v km 2.211 - 2.403 (15.811 - 16.003 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

636-20 Preložka podzemného NN vedenia pre ČS výtlačnej splaškovej kanalizácie v km 2.161 - 3.414 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

Slovenský plynárenský priemysel, a.s.

701-00 Preložka VTL prípojky v km 0.846 (14.446 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava, v križovatke "Vajnory"

Slovak Telekom, a.s.

650-10 Preložka miestneho kábla v km 0.144 - 0.574 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

654-00 Preložka 2 x MK v km 3.229 (16.829 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

SWAN a.s.

653 -20 Preložka MK v km 1.835 - 2.806 pravého kolektorového pása Bratislava – Trnava

BVS a.s. Bratislava

502-00 Ochrana kanalizačného zberača "E" v km 1.255 (14.855 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

504-20 Preložka výtlačnej kanalizácie DN 600 v km 1.822 - 2.800 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

ŽSR

401-00 ŽST Bratislava Vajnory, skrátenie koľaje č.12a v km 1.163 (14.763 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

402-00 Predĺženie káblovodu pre DK ŽSR v km 1.075 (14.675 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

604-01 ŽST Bratislava Vajnory, dočasná úprava trakčného vedenia v žkm 65.318, v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

604-02 ŽST Bratislava Vajnory, definitívna úprava trakčného vedenia v žkm 65.318, v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

604-03 Preložka 6kV kábla ŽSR v žkm 65.156 – 65.462 v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

651-01 ŽST Bratislava Vajnory, preložka káblov zabezpečovacieho zariadenia v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

651-02 ŽST Bratislava Vajnory , úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

652-01 Preložka DK ŽSR v žkm 65.200-65.500 v km 1.075 (14.675 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

652-02 Preložka DOK ŽSR v žkm 65.230-65.400, v km 1.137 (14.737 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

652-03 ŽST Bratislava Vajnory, preložka káblov DOO, v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

683-00 ŽST Bratislava Vajnory, úprava vonkajšieho osvetlenia ŽSR v km 1.149 (14.749 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

SVP, š.p. OZ Bratislava

550-00 Úprava potoka Čierna voda v km 2.629 - 3.082 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

550-10 Úprava vajnorského potoka v km 2,750 – 3,150 (17,002 – 17,021 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava

HYDROMELIORÁCIE š.p.

071-00 Úprava hydromeliorácií v km 0.347 - 2.175 (13.947 - 15.775 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

MCST a.s.

030-00 Demolácia oporného múru bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3.541 - 3.591 (17.141 - 17.191 D1) diaľnice D1 Bratislava - Trnava vľavo

031-10 Demolácia hospodárskej budovy bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3.500 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

031-11 Demolácia spevnených plôch bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3.500 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

031-12 Demolácia oplotenia bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 3.440 - 3.510 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

302-10 Oplotenie areálu MCST a.s. v km 3.440 - 3.540 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

507-00 Preložka dažďovej kanalizácie v km 3.532 (17.132 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

Mitan invest s.r.o.

505-20 Preložka výtlačnej splaškovej kanalizácie DN 80(DN63) v km 2.161 - 3.414 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

520-20 Preložka vodovodu DN 150 v km 2.545-3.400 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

711-20 Skrátenie STL plynovodu DN 90 v km 2.585 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

Alip s.r.o.

506-00 Úprava výtlačnej splaškovej kanalizácie DN 100 v km 3.413 (17.013 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

521-00 Preložka vodovodu DN 300 v km 3.411 (17.011 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

Akzent Media

020-10 Demolácia megabordu Akzent media v km 0.207 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

020-13 Demolácia dvojice megabordou Akzent media v km 0.565 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

020-14 Demolácia megabordu Akzent media v km 0.720 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava v MÚK Vajnory

020-15 Demolácia billboardu Arton v km 0.25 ľavého kolektorového pásu Bratislava - Senec

021-10 Demolácia megabordu Akzent media v km 0.920 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

Gryf

020-11 Demolácia megabordu Gryf v km 0.207 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

Nubium

022-10 Demolácia megabordu Nubium media v km 1.238 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

023-10 Demolácia megabordu Nubium media v km 1.740 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

023-11 Demolácia megabordu v km 2.21 diaľnice D1 Bratislava – Senec

023-12 Demolácia megabordu v km 3.55 diaľnice D1 Bratislava - Senec

024-00 Demolácia mosta na poľnej ceste, nad Šúrskym kanálom, v km 2,100 (15,700 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava

025-00 Demolácia megabordu v km 0,450 (14,050 D1) diaľnice Bratislava - Trnava, v MÚK Vajnory

026-20 Demolácia budovy Policajného zboru SR v km 0.218 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

031-13 Demolácia skupiny billboardov pri objekte bývalého Štátneho hydinárskeho majetku Triblavina v km 0.450 diaľnice D1 Bratislava – Senec

BigBoard s.r.o.

027-20 Demolácia megabordu v km 0.245 pravého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

Majitelia príslušných pozemkov a nehnuteľností

020-12 Demolácia záhradnej chatky v km 0.240 ľavého kolektorového pásu Bratislava – Trnava

028-00 Demolácia mosta D1-034 nad diaľnicou D1 Bratislava - Trnava v km 3.229 (16.829 D1) na účelovej komunikácii

029-00 Demolácia mosta na účelovej komunikácii, nad potokom Čierna voda

304-00 Oplotenie parcely 1998/80 na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

IV.1. VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Vplyv zámeru na obyvateľstvo bude určený predovšetkým zdravotnými efektami spojenými s hlukovým a imisným pôsobením.

V období výstavby budú negatívne vplyvy dočasné a pri dodržovaní štandardných opatrení pri výstavbe zdravie obyvateľstva významne neovplyvnia. Po vybudovaní navrhovaného úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek sa hluková situácia z dopravného zaťaženia úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek zhorší o 0,4 až 1,1 dB, v r. 2030 o 0,7 až 0,8 dB a v r. 2040 o 0,3 až 0,4 dB oproti stavu bez realizácie skapacitnenia úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek. Na diaľnici sú navrhnuté protihlukové steny na zníženie hluku z dopravy po diaľnici vo vonkajšom prostredí dotknutých obcí.

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zmene v objektoch protihlukových stien 270-00, 270-10, 292-00, 293-00. Zmena spočíva v prispôsobení výškového vedenia protihlukových stien zmenenej nivelete diaľnice, nespôsobí zmenšenie výšky, ani dĺžky navrhovaných protihlukových opatrení.

Rozsah zmien navrhovanej činnosti je vzhľadom na hlukovú situáciu zanedbateľný a nebude negatívne pôsobiť na obyvateľstvo. Celkovo sa dá konštatovať, že zámer nebude mať významný negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Pri uskutočnení navrhnutých opatrení bude jeho pôsobenie na obyvateľstvo málo významné. Zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia nemení vplyvy na obyvateľstvo oproti posudzovanému riešeniu.

IV.2 VPLYVY NA EMISIE SKLENÍKOVÝCH PLYNOV

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti (rekonštrukcia) nie je predpokladaný významný vplyv v zmysle príspevku stavby k produkcii emisií skleníkových plynov. V rozpätí dlhšieho časového horizontu rokov 2030-2040 je predpovedaná obnova automobilového parku so sprísňovaním emisných parametrov vozidiel u nákladných i osobných vozidiel. Z týchto dôvodov sa predikuje v roku 2040 mierny pokles celkových škodlivín i napriek zvýšenej intenzite vozidiel.

IV.3 VPLYVY NA OVZDUŠIE

V rámci DSP bola aktualizovaná Emisná štúdia z DÚR, ktorej výsledky potvrdili, že po vybudovaní hodnoteného úseku „Diaľnice D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh“ neprekročí koncentrácia znečisťujúcich látok NO_2, CO, PM_{10} a benzénu limitné hodnoty podľa platných predpisov v sledovanej trase v zástavbe s trvalým výskytom obyvateľstva v časovom horizonte rokov 2020 - 2040. Pre potreby posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na znečistenie ovzdušia boli použité závery z Emisnej štúdie vypracovanej v rámci DSP (Inžinierske služby spol. s.r.o., 2016), nakoľko na základe vyjadrenia spracovateľov (pozri priložené vyjadrenie zo dňa 29.7.2019 uvedené ako príloha č. 5 k tomuto oznámeniu) je navrhovaná zmena z hľadiska emisných pomerov nevýznamná.

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zmene obchádzkovej trasy SO 800-00. Objekty ku ktorým sa priblíži južná časť obchádzkovej trasy nie sú obytné (iba priemyslovo využívané plochy). Vzdialenosť od zástavby v Ivanke pri Dunaji zostane dostatočná. Z hľadiska obytných oblastí bude mať navrhované riešenie mierne pozitívny vplyv, nakoľko sa dopravný prúd na obchádzkovej trase počas výstavby rozdelí a tým vzdiali od obytnej zástavby Vajnôr. Ide ale o zanedbateľný efekt. Rovnako so znížením nivelety možno očakávať menší vplyv sedimentácie hrubých minerálnych častíc v obytných zónach, avšak v zanedbateľnej miere**. Záverom možno konštatovať, že z hľadiska ochrany ovzdušia bude zmena navrhovanej činnosti nevýznamná.**

IV.4 VPLYVY NA HLUKOVÚ SITUÁCIU

Pre potreby posúdenia navrhovanej činnosti na hlukovú situáciu boli použité závery z Hlukovej štúdie vypracovanej v rámci DSP (Inžinierske služby spol.

s.r.o., 2016), nakoľko na základe vyjadrenia spracovateľov (pozri priložené vyjadrenie zo dňa 29.7.2019 uvedené ako príloha č. 6 k tomuto oznámeniu) je navrhovaná zmena z hľadiska hlukových pomerov nevýznamná. Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zmene v objektoch protihlukových stien 270-00, 270-10, 292-00, 293-00. Zmena spočíva v prispôsobení výškového vedenia protihlukových stien zmenenej nivelete diaľnice, nespôsobí zmenšenie výšky, ani dĺžky navrhovaných protihlukových opatrení.
Z hľadiska hlukovej situácie možno konštatovať, že rozsah zmien navrhovanej činnosti je zanedbateľný a nemení vplyvy pôvodne posudzovanej činnosti.

IV.5 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa diaľnice D1, mostných objektov a križovatkových vetiev bude pomocou rigolov do kanalizácie a retenčných nádrží s odlučovačmi ropných látok. Všetky vody z vozovky sú odvedené buď kanalizáciou alebo priekopami do odparovacích nadrží. Do terénu, resp. do odparovacích priekop sa odvádza len zrážková voda zo svahov telesa cesty.
Navrhovaná zmena stavby v predmetnom úseku diaľnice D1 si nevyžiada oproti DSP nové realizácie úprav/preložiek vodných tokov a jej vplyv na povrchové vody je zanedbateľný.

IV.6 VPLYVY NA PODZEMNÉ VODY

Samotné teleso diaľnice D1 vrátane navrhovaných zmien bude vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody.

Riziká pri výstavbe spojené s únikom znečistenia, napr. ropných látok, sú riešené platnými zložkovými predpismi. Pri výstavbe sa nedajú pri prevádzkovom poriadku a skorej reakcii v prípade havárie (odťaženie zeminy a likvidácia v súlade so zákonom o odpadoch) očakávať významné negatívne vplyvy.

Potenciálny vplyv na podzemné vody môže mať spôsob zakladania mostných objektov. Zmena, ktorá je predmetom tohto oznámenia zahŕňa riešenie zakladania mostných objektov pre posúdenie vplyvov na životné prostredie, ktoré je odlišné od riešenia v DSP pre objekty 202-00, 202-10, 202-20, 203-00, 203-01, 203-02, 232-01, 232-02, 232-08, 232-09. Zmeny zakladania mostných objektov sú popísané v kap. II.2.2. U žiadneho sa predmetnou

zmenou nepredpokladá negatívne ovplyvnenie podzemných vôd, nakoľko alternatívne riešenia nepredstavujú väčšie riziko ako pôvodne posúdené varianty zakladania mostov.

Pri dodržaní predpokladaného technického riešenia odvodnenia komunikácie nebude mať realizácia navrhovanej činnosti vrátane zmeny, ktorá je predmetom tohto oznámenia negatívny vplyv na pramene ani iné vodné zdroje a celkový vplyv zámeru na podzemnú vodu bude nevýznamný.

IV.7 VPLYVY NA PÔDU A HORNINOVÉ PROSTREDIE

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu, jej kvalitu a stabilitu je umiestnenie stavby (**dočasné a trvalé zábery pôdy**) a tým aj strata produkčnosti určitej časti pôdneho fondu.

Vplyvy na pôdy sa viažu prevažne na etapu výstavby. Predstavujú hlavne riziko erózie a odnosu pôdy v súvislosti s:

- výrubom drevinových porastov
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybom stavebných mechanizmov

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

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

Vplyv zmeny navrhovanej stavby na geomorfologické pomery bude v území prijateľný a realizovateľný. Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie, nerastné suroviny a geodynamické javy nebudú významne meniť rozsah vplyvov stavby v predmetnom úseku na

spomínané zložky prírodného prostredia identifikované v pôvodne posudzovanom technickom riešení stavby.

IV.8 VPLYVY NA BIODIVERZITU, FLÓRU, FAUNU A ICH BIOTOPY

BIODIVERZITA, BIOTOPY, FLÓRA A FAUNA

Rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina priamo zasiahne biotopy európskeho/národného významu v rámci lokalít trvalého a dočasného záberu pri výstavbe.

Biotopy európskeho/národného významu

- Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy
- Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové lesy nížinné lesy
- Vo4 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion

Počas prevádzky rozšírenia diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava - Triblavina sa neočakáva pôsobenie negatívnych vplyvov na biodiverzitu, faunu, flóru a biotopy.

Vplyvy navrhovanej činnosti na biotopy nebudú ovplyvnené zmenou, ktorá je predmetom tohoto oznámenia a zostávajú rovnaké ako v predchádzajúcom riešení. Zmena navrhovanej činnosti sa týka miesta križovania diaľnice D1 a diaľnice D4 a nemení záber biotopov oproti DSP.

MIGRÁCIA ŽIVOČÍCHOV

Líniová stavba diaľnice trasovaná v násype môže v území vytvárať migračnú bariéru v trase migračných koridorov, resp. môže dôjsť k fragmentácii súvislejších potravných biotopov živočíchov. Stavba rozšírenia diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina bude umiestnená v súčasnom koridore diaľnice v prevažne poľnohospodársky využívanom území. Zmena navrhovanej činnosti sa týka miesta budúceho križovania diaľnice D1 s diaľnicou D4. V tomto mieste sa v dôsledku rušivého vplyvu križovatky nepredpokladá so zvýšeným pohybom zveri. Samotná navrhovaná činnosť - rozšírenie diaľnice D1 Bratislava - Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina neprinesie do územia novú bariéru. Trasa v súčasnosti

nezasahuje, ani po rozšírení nebude zasahovať do lokalít Natura 2000 a veľkoplošných/maloplošných chránených území. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať vplyv na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy situované v jej bližšom/širšom okolí. **Oproti pôvodnému technickému riešeniu investičnej činnosti v rámci DSP sa zmena vplyvu na biodiverzitu územia nepredpokladá.**

IV.9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

NÁRODNÁ SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

Rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov.

Najbližšie k navrhovanej činnosti sa nachádza maloplošné chránené územie NPR Šúr. Zmena navrhovanej činnosti sa týka prevažne priestoru budúceho križovania Diaľnic D1 a D4 v križovatka Ivanka sever, ktorá sa nachádza v relatívnej blízkosti od západnej hranice NPR Šúr (cca 250 m). Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti však nepredpokladáme negatívny vplyv zmeny na toto chránené územie. Zmena, ktorá je predmetom tohto oznámenia spočíva v znížení nivelety diaľnice oproti stavu navrhnutému v DSP a zmene koncepcie obchádzkových trás počas výstavby predmetného úseku diaľnice.

Z hľadiska vplyvov na NPR Šúr, ako aj jeho predmety ochrany – biotopy a chránené živočíchy nedôjde zmenou navrhovanej činnosti k zmene vplyvu oproti pôvodnej posudzovanej činnosti.

NATURA 2000

Trasa diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava - Triblavina nezasahuje v súčasnom výškovom a šírkovom usporiadaní a ani po rozšírení nebude zasahovať do žiadnych vyhlásených ani navrhovaných lokalít tvoriacich sústavu chránených území Natura 2000 (Chránené vtáčie územia a Územia európskeho významu).
Najbližším územím európskeho významu je SKUEV0279 Šúr ležiace severne vo vzdialenosti cca 1,56 km v polohe cca 2,5 km stavby, resp. chránené vtáčie územie SKCHVU014 Malé Karpaty ležiace severne cca 4,55 km od počiatočného úseku stavby.

Predmetom navrhovanej zmeny sú objekty stavby, ktoré sa týkajú križovatky diaľnic D1 a D4, stavebné objekty ovplyvnené zmenou nivelety a zmenou koncepcie obchádzkových trás diaľnice D1 počas výstavby. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti oproti DSP konštatujeme, že jednotlivé objekty zmeny navrhovanej činnosti nebudú mať žiaden vplyv a negatívny dopad na integritu a predmet ochrany území Natura 2000. Objekty zmeny nemenia trasu líniovej stavby a ani navrhované opatrenia.
Zmena nemení identifikované vplyvy technického riešenia stavby z DSP posudzovaného v Oznámení o zmene (2016) na lokality Natura 2000 v predmetnom úseku. Významný negatívny vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby na predmet ochrany a celistvosť lokalít Natura 2000 sa nepredpokladá.

Tabuľka 5 Zhrnutie vyhodnotenia vplyvu na územia Natura 2000 v okolí diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina

Názov územia	Kód	vzdialenosť územia a smer	Vyhodnotenie vplyvu
ÚEV Šúr	SKUEV0279	1,56 km S	bez vplyvu
CHVÚ Malé Karpaty	SKCHVU014	4,55 km S	bez vplyvu

IV.10 VPLYV NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Diaľnica D1 na úseku Bratislava – Triblavina, ktorého súčasťou je zmena navrhovanej činnosti čiastočne zasahuje Národné a Regionálne biokoridory:

- Nadregionálny biokoridor *Šúrsky kanál*
- Nadregionálny biokoridor *Strmina – Šúr – Malý Dunaj*
- Regionálny biokoridor *Čierna voda*

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

IV.11 VPLYVY NA KRAJINU

Navrhovaná činnosť má charakter rekonštrukcie jestvujúcej diaľnice, do prostredia neumiestňuje nový prvok. **Zmena zámeru v porovnaní s pôvodne posudzovaným riešením nepredstavuje negatívny vplyv na zmenu krajinnej štruktúry.**

IV.12 VPLYVY NA KULTÚRNE A ARCHEOLOGICKÉ PAMIATKY

V trase diaľnice D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava -Triblavina alebo v jej blízkom okolí sa nachádza niekoľko archeologických lokalít, ktoré sú bližšie popísané v kapitole III.6.12 Archeologické a kultúrne pamiatky.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na kultúrne hodnoty územia, paleontologické a archeologické náleziská ani nebude ovplyvňovať kultúrne hodnoty nehmotnej povahy či miestne tradície.
V zmysle záverov prieskumu (Archeologický ústav SAV, RNDr. Matej Ruttkay, CSc., Nitra 2015) môžeme konštatovať, že doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská v hodnotenom území navrhovanej zmeny majú taký charakter, že nebránia výstavbe zmeny navrhovanej činnosti.
V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické archeologické náleziská, kultúrne hodnoty nehmotnej a miestnej tradície ostávajú bez zmeny.

IV.13 VPLYVY NA HMOTNÝ MAJETOK

Niektoré objekty (okrem objektov vo vlastníctve alebo správcovstve spoločností Národná diaľničná spoločnosť, a.s. a Slovenská správa ciest) sa rozšírením diaľnice D1 dostávajú do kolízie s existujúcimi podzemnými a nadzemnými inžinierskymi sieťami.

Z hľadiska vplyvov zámeru na hmotný majetok ide väčšinou o preložky existujúcich ciest a o ich úpravy a rekonštrukcie, ďalej o preložky vedenia, preložky vodovodov a demoláciu niektorých objektov. **Zmenou navrhovanej činnosti neodchádza k zmene vplyvov na hmotný majetok.**

IV.14 POSÚDENIE RIZÍK A MOŽNOSTÍ ADAPTÁCIE V SÚVISLOSTI S KLIMATICKOU ZMENOU

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti **nie je predpokladaný významný vplyv v zmysle príspevku zámeru k produkcii emisií skleníkových plynov.**

IV.15 INÉ VPLYVY

Zmena projektu oproti pôvodnej EIA nemá vplyv na druhy vznikajúcich odpadov, môže ovplyvniť ich množstvo. Táto zmena ale nie je významná natoľko, aby ovplyvnila pôvodné posúdenie vplyvu na životné prostredie.

Najväčšie potenciálne vplyvy nakladania s odpadmi môžeme očakávať v období výstavby zámeru. V období prevádzky zámeru bude množstvo odpadu spojené hlavne s údržbou komunikácie a z dôvodu jeho malého množstva bude vplyv nakladania s odpadmi na životné prostredie pri dodržaní platnej zložkovej legislatívy nevýznamný.

Z vykonaného hodnotenia v predkladanom oznámení vyplýva, že navrhnutý spôsob nakladania s odpadmi je štandardný a zodpovedá obdobným lineárnym stavbám.

IV.16 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

Kumulatívny vplyv zámeru s okolitými aktivitami v území môže byť významný v prípade hluku, ovzdušia a povrchovej vody. Okrem toho budú kumulatívne pôsobiť vplyvy existujúcej infraštruktúry a rozširujúcej sa zástavby fragmentačne a to na Prírodnú rezerváciu Šúr, resp. ramsarskú lokalitu. Spolu s výstavbou D4 a so zásahom zámeru rozšírenia D1 do ramsarskej lokality Šúr sa zvyšuje okrajový efekt pôsobiaci na toto chránené územie. Vzhľadom k charakteru zmeny navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohoto oznámenia – zmena v nivelete diaľnice a zmena koncepcie obchádzkových trás možno konštatovať že samotná zmena nebude mať negatívny vplyv na chránené územie, ani čo sa týka kumulatívnych. Presun časti dopravy na južnú obchádzkovú trasu počas výstavby bude pôsobiť skôr

pozitívne oproti pôvodne posudzovanému variantu, ale ide o zmeny v zanedbateľnom rozsahu.

Z vyhodnotení v príslušných kapitolách oznámenia vyplýva, že i pri zohľadnení kumulatívnych vplyvov bude vplyv zámeru na ovzdušie a hlukovú situáciu prijateľný. Na Realizáciou zámeru ani pri spolupôsobení s ďalšími aktivitami v území nedôjde k prekročeniu legislatívnych limitov hluku a znečistenia ovzdušia.

Synergické vplyvy:

Synergické pôsobenie zámeru môžeme očakávať v prípade vplyvov na obyvateľstvo. Celkový vplyv na obyvateľstvo bude určený predovšetkým synergiou hlukovej a imisnej záťaže a to najmä v období počas výstavby.

IV.17 OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEGATÍVNYCH VPLYVOV, POPR. K POSILNENIU VPLYVOV POZITÍVNYCH

V rámci opatrení pre hluk navrhujeme pred a po realizácií zámeru vykonať overujúce meranie hluku. V prípade, ak bude výstavba trvať viac ako sa predpokladá, aktualizovať hlukovú štúdiu a doplniť návrh protihlukových opatrení.

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti sa ďalšie dodatočné opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov nenavrhujú.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

V.1 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov (meno):	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava
Identifikačné číslo:	35 919 001
Sídlo:	Dúbravská cesta 14 841 04 Bratislava Slovenská republika

V.2 NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

D1 Bratislava – Senec, 1. úsek Bratislava - Triblavina“

V.3 UMIESTNENIE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava III, Bratislava II., Senec
Katastrálne územie:	Trnávka, Vajnory, Ivanka pri Dunaji, Farná, Chorvátsky Grob
Parcelné číslo:	podľa Prílohy č. 3
Kategória diaľnice:	D 33,5/120, resp. D41/120

V.4 ZDÔVODNENIE POTREBY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ LOKALITE

Cieľom navrhovanej činnosti je vybudovať kompletné rozšírenie diaľnice D1 vrátane výmeny konštrukcie vozovky v úseku Bratislava – MÚK Triblavina. Zabezpečiť dopravné prepojenie medzi diaľnicami D1 a D4. Súčasťou stavby bude vybudovanie križovatkových kolektorov od križovatky Vajnory po

križovatku Ivanka sever a koordinácia s diaľnicou D4 v križovatke Ivanka sever.

V.5 STRUČNÝ OPIS ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Oproti dokumentácii na stavebné povolenie nastali v projekte zmeny z dôvodu novej koncepcie obchádzkovej trasy SO 800-00. V DSP je obchádzková trasa riešená ako štvorpruhová smerovo rozdelená komunikácia, v novom riešení je navrhnutá formou dvoch oddelených trojpruhových obchádzkových trás. Obchádzkové trasy budú v novom riešení prebiehať z časti po trvalých častiach križovatkových vetiev križovatky Ivanka sever budovaných v rámci stavby diaľnice D1 a častiach vetiev budovaných v rámci stavby diaľnice D4 a taktiež po dočasných častiach vybudovaných pre potreby obchádzok. Oproti pôvodnému riešeniu dôjde k zmenšeniu rozsahu výstavby dočasných častí obchádzkovej trasy.

Zároveň so zmenou obchádzkovej trasy dôjde k úprave samotnej nivelety diaľnice (SO 101-00) a súvisiacich diaľničných kolektorov (SO 103-10 a SO 103-20). Niveleta diaľnice bude oproti DSP znížená tak aby sa minimalizovalo zdvihnutie nivelety oproti existujúcemu stavu a zároveň tak aby bolo možné realizovať miesto jednej obchádzkovej trasy zo severnej časti, dve obchádzkové trasy (zo severu a z juhu). Úpravou nivelety diaľnice príde k zmene jestvujúcej nivelety v mieste za mostom nad traťou ŽSR (SO 202-00) v km 1,602 a opätovným napojením upravenej nivelety na jestvujúcu úroveň v km 2,398 za mostom na Šúrskym kanálom (SO 203-00). Zmena nivelety diaľnice umožní napojiť severnú a južnú obchádzku dočasnými časťami križovatkových vetiev na jestvujúcu diaľnicu. Zmena nivelety si vyžiada úpravu všetkých mostných objektov na trase diaľnice a na súbežných kolektoroch a častiach križovatkových vetiev. Zmena mostných objektov je spôsobená zmenou nivelety diaľnice a tým aj súbežných kolektorov a taktiež snahou urýchliť proces výstavby konštrukcie mostných objektov. K nevyhnutným zmenám technického riešenia dôjde aj pri ďalších súvisiacich objektoch – úprave výškového vedenia protihlukových stien (bez zmeny samotnej výšky), kanalizácie, informačného systému diaľnice a verejného osvetlenia.

V.6 POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Navrhované zmeny oproti pôvodne schváleným návrhom technického riešenia posudzovanej činnosti z hľadiska vplyvov a dopadov na životné prostredie nie sú zásadné.

Ostatné výstupy podľa predchádzajúceho hodnoteného rozsahu navrhovaného variantu v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké (znečistenie ovzdušia, odpady).

Navrhované zmeny technického riešenia vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy počas výstavby a v najväčšej možnej miere minimalizujú vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Nasledujúca tabuľka zhrňuje prehľad vplyvov, ktoré sú očakávané za súčasného technického riešenia, uvedeného v tomto Oznámení o zmene navrhovanej činnosti.

Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia je v tabuľke hodnotený nasledujúcou päťstupňovou stupnicou:

+2 významný pozitívny vplyv

+1 málo významný pozitívny vplyv

0 neutrálne alebo nulový vplyv

-1 málo významný negatívny vplyv

-2 významný negatívny vplyv

Tabuľka 6 Súhrn očakávaných vplyvov zámeru

Oblasť ovplyvnenia	Spôsob ovplyvnenia	Hodnotenie
obyvateľstvo (zdravie)	Celkovo môžeme konštatovať, že pri realizácii navrhnutých opatrení bude vplyv zámeru na obyvateľstvo málo významný. Zmena navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia nemení vplyvy na obyvateľstvo oproti posudzovanému riešeniu,	0

	preto výsledné hodnotenie vplyvu zmeny na obyvateľstvo je nulový vplyv.	
obyvateľstvo (socioekonomický aspekt)	Môžeme predpokladať, že výstavba zámeru môže do určitej miery slúžiť ako zdroj miestnych pracovných príležitostí.	+1
ovzdušie	Na základe vykonaného vyhodnotenia môžeme konštatovať, že zámer nebude mať významne negatívny vplyv na kvalitu ovzdušia, zdravie obyvateľov ani ekosystémov. Zmenou navrhovanej činnosti sa časť obchádzkovej trasy priblíži k územiam, ktoré nie sú obytné (iba priemyslovo využívané plochy). Vzdialenosť od zástavby v Ivanke pri Dunaji zostane dostatočná. Z hľadiska obytných oblastí bude mať navrhované riešenie mierne pozitívny vplyv, nakoľko sa dopravný prúd na obchádzkovej trase počas výstavby rozdelí a tým vzdiali od obytnej zástavby Vajnôr.	0
klíma	Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti nie je predpokladaný významný vplyv v zmysle príspevku zámeru k produkcii emisií skleníkových plynov.	0
hluková situácia	Rozsah zmien navrhovanej činnosti je vzhľadom na hlukovú situáciu zanedbateľný a nebude negatívne pôsobiť na obyvateľstvo.	0
povrchové a podzemné vody	Zmena zakladania mostných objektov pre posúdenie vplyvov na životné prostredie pre objekty 202-00, 202-10, 202-20, 203-00, 203-01, 203-02, 232-01, 232-02, 232-08, 232-09. nepredstavuje väčšie riziko ako pôvodne posúdené varianty zakladania mostov. Celkový vplyv zmeny na podzemné vody hodnotíme ako nulový.	0
pôda, horninové prostredie, prírodné zdroje	Pre navrhovanú činnosť - rozšírenie jestvujúcej diaľnice D1 budú trvalé zábery tvoriť pozemky v tesnej blízkosti telesa diaľnice D1. Zmena navrhovanej činnosti nemení rozsah stavby. V priestore križovatky	0 až +1

	Ivanka sever budú počas výstavby využívané pozemky stavby D4. Zmenou obchádzkovej trasy dôjde k zníženiu potreby budovania dočasných násypov, nakoľko v novom riešení obchádzková trasa prebieha po častiach križovatkových vetiev. Rovnako samotná zmena nivelety diaľnice zníži potrebu dovážaného materiálu do násypov diaľnice oproti prechádzajúcemu posudzovanému riešeniu. Vplyv preto hodnotíme ako nulový až mierne pozitívny.	
fauna, flóra, ekosystémy	Rozšírenie D1 neprinesie do územia novú líniovú bariéru. Pre migráciu menších cicavcov a obojživelníkov sa počíta s realizáciou priepustov a mostných objektov s dostatočnou svetlou výškou. Zároveň bude komunikácia oplotená, a tým budú minimalizované zrážky zvierat s vozidlami. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti nenastanú žiadne zmeny vplyvov s pôvodne posudzovaným riešením.	0
krajina	Vzhľadom na charakter samotnej navrhovanej činnosti - rozšírenie jestvujúcej diaľnice D1 nedôjde k umiestneniu nového prvku do krajiny, iba o rozšírenie jestvujúceho. Zmena zámeru v porovnaní s pôvodne posudzovaným riešením nepredstavuje negatívny vplyv na zmenu krajinnej štruktúry.	0
hmotný majetok	V priebehu výstavby bude vplyv na hmotný majetok skôr negatívny (demolácie, rušenie existujúcich inžinierskych sietí), hlavne následnou kompenzáciou (v podobe nových preložiek inžinierskych sietí, rekonštrukciou niektorých ciest a i.) bude prevažovať pozitívny vplyv.	-1/+1
Kultúrne a archeologické pamiatky	Podľa verejne dostupných informácií z Pamiatkového úradu Slovenskej republiky sa na trase ani v jej blízkom okolí nenachádzajú žiadne registrované nehnuteľné kultúrne pamiatky. Vplyv zámeru vrátane zmeny	0

	navrhovanej činnosti na kultúrne pamiatky bude nulový.	

V.7 ZÁVER

Na základe vyššie uvedených zistení a identifikácie vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie vrátane kumulatívnych a synergických môžeme konštatovať, že predmetné zmeny v porovnaní s predchádzajúcim posudzovaným riešením nepredpokladajú podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Navrhované technické riešenia vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy počas výstavby. Na základe uvedeného navrhujeme ukončiť posudzovanie v etape zisťovacieho konania.

VI. PRÍLOHY

1. Celková situácia stavby - Diaľnica D1 Bratislava Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina
2. Situácia križovatky Ivanka - sever
3. Zoznam dotknutých pozemkov
4. Opis zmien objektov stavby
5. Vyjadrenie spracovateľa emisnej štúdie
6. Vyjadrenie spracovateľa hlukovej štúdie
7. Grafické zobrazenie nového riešenia objektu 202-00+10+20 pozdĺžny a priečny rez
8. Grafické zobrazenie nového riešenia objektu 203-00+10+20 pozdĺžny a priečny rez
9. Schéma riešenia objektu 232-01+02
10. Schéma objektu 232-05 pozdĺžny a priečny rez
11. Grafické zobrazenie nového riešenia objektu 232-08+09 pozdĺžny a priečny rez

Prílohy povinné zo zákona (podľa Prílohy č. 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z.)

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

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

- Zámer EIA (2009): „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“, **Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť č. 9785/2009-3.4/ml z 05/2010**,
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2016): „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“. **Rozhodnutie Ministerstva životného prostredia podľa § 29, ods. 2 zákona prostredia č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238D1)“ č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017**.

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

2. *Mapy širších vzťahov*

Uvedené ako Príloha č. 1: Celková situácia stavby Diaľnica D1 Bratislava Senec, 1. úsek Bratislava – Triblavina (Amberg engineering, 1/2018)

3. *Výpis z katastra nehnuteľností*

Výpis z katastra nehnuteľností sa, vzhľadom na charakter stavby (líniová stavba), nepredkladá. Súčasťou príloh (Príloha č. 3) je výpis parciel dotknutých pozemkov.

4. *Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti*

Podkladmi pre vypracovanie oznámenia boli technické štúdie (Amberg Engineering Slovakia, s.r.o., 2018; 2. SHP s.r.o. 2016) a výkresy poskytnuté projektantom, ktoré uvádzame ako prílohy k tomuto oznámeniu

a vybrané časti Dokumentácie pre stavebné povolenie (Amberg engineering Slovakia, 2016) V rámci zmeny navrhovanej činnosti nebola aktualizovaná žiadna odborná štúdia.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

8.8.2019

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Integra Consulting s. r. o., organizačná zložka Slovensko
Jelenia 7
811 05 Bratislava

[redacted]

.....

[redacted]

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Dúbravská cesta 14
Bratislava
841 04
Slovenská republika

[redacted]

.....

[redacted]

PODKLADY

1. Amberg Engineering Slovakia, s.r.o. 2018: Technická štúdia zmena obchádzkovej trasy, Bratislava.
2. SHP s.r.o. 2016: Posúdenie mostných objektov v križovaní D1 a D4 s dopadom na niveletu diaľnice D1 – Technická štúdia
3. Amberg engineering Slovakia, 2016: Sprievodná správa, Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP), Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)
4. Inžinierske služby spol. s.r.o 2016: Emisná štúdia „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“
5. Inžinierske služby spol. s.r.o 2016: Hluková štúdia „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“
6. Alfa 04, a.s. 2016: Dopravnoinžiniersky prieskum „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“
7. Archeologický ústav SAV, RNDr. Matej Ruttkay, 2015: Archeologický prieskum „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ Nitra.
8. EKOJET spol. s.r.o., 2016: D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1), oznámenie o zmene navrhovanej činnosti
9. Futak, J., 1982: Fytogeografické členenie. In: Atlas SSR, SAV a SUGK Bratislava, mapa c. 14, mierka 1:1 000 000, p. 88.
10. Hensel, K., Krno, I., 2002: Zoogeografické členenie: limnický biocyklus (1: 2000 000). In: Atlas krajiny Slovenskej republiky. Ministerstvo životného prostredia SR, Bratislava, Slovenska agentúra životného prostredia, Banská Bystrica, 2002, p. 118.
11. Jedlička, L., Kalivodová, E. 2002: Zoogeografické členenie: terestrický biocyklus. mierka 1 : 2 000 000. In: Atlas krajiny Slovenskej republiky. Ministerstvo životného prostredia SR, Bratislava, Slovenska agentúra životného prostredia, Banská Bystrica, 2002.
12. Lapin, M., Faško, P., Melo, M., Šťastný, P., Tomlain, J., 2002: Klimatické oblasti. Mapa c. 27 v kap. 4. Prvotná krajinná štruktúra. In: Atlas krajiny SR. Bratislava: MŽP SR, Banská Bystrica: SAŽP, p. 95.
13. Mazur, E., Lukniš, M., 1980: Geomorfologické jednotky. In: Atlas SSR, SAV a SUGK, Bratislava, mapa c. 16, mierka 1 : 500 000, p. 54-55.

14. Michalko, J., Berta, J., Magic, D., 1986: Geobotanická mapa CSSR, Slovenska socialistická republika. Textová časť. Veda, vydavateľstvo SAV, Bratislava, 168 p.
15. Malík, P., Švasta, J., 2002: Hlavné hydrogeologické regióny [on line], mierka 1 : 1 000 000, Bratislava, ŠGUDŠ
16. Stanova, V., Valachovič, M. (eds.), 2002: Katalóg Biotopov Slovenska. DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Bratislava, 225 p.
17. Šimekova, J., Martincekova, T., 2005: Náchylnosť územia na svahové deformácie. In Atlas máp stability svahov SR, mierka 1 : 50 000, listy: 36-41, 36-43, ŠGUDŠ, Bratislava, MŽP SR, Bratislava.
18. www.enviroportal.sk
19. www.meteoblue.com
20. www. geology.sk
21. www.sopsr.sk
22. www.pamiatky.sk
23. www.uzemneplany.sk
24. http://geoportal.gov.sk

ZOZNAM SKRATIEK

DSP	dokumentácie pre stavebné povolenie
DÚR	dokumentácia pre územné rozhodnutie
EIA	posudzovanie vplyvov stavby na životné prostredie
CHVÚ	chránené vtáčie územie
ÚEV	územie európskeho významu
MBc	miestne biocentrum
NBk	nadregionálny biokoridor
NBk	nadregionálny biokoridor
RBk	regionálny biokoridor
MK	miestna komunikácia
MÚK	mimoúrovňová križovatka
MŽP SR	ministerstvo životného prostredia
NDS, a.s.	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
PHS	protihluková stena
PR	prírodná rezervácia
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SO	stavebný objekt
SoH	správa o hodnotení
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
ÚSES	územný systém ekologickej stability
ŽP	životné prostredie
ĽJP	ľavý jazdný pás
PJP	pravý jazdný pás
PPZ SR	Prezídium policajného zboru Slovenskej republiky