

**Ministerstvo ŽP SR  
Odbor hodnotenia a posudzovania  
vplyvov na životné prostredie  
Námestie Ľ. Štúra 1  
812 35 Bratislava**

Bratislava, 20.5.2011

**Vec: Stanovisko k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivánka sever – Stupava“ a žiadosť o zaradenie občianskeho združenia Malé Karpaty medzi zainteresované osoby, ktoré majú záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania a medzi účastníkov konania.**

Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivánka sever - Stupava“, občianske združenie Malé Karpaty predkladá nasledovné stanovisko.

Občianske združenie Malé Karpaty bolo zaregistrované na MV SR dňa 8.10.2010 ako nezisková organizácia združujúca ľudí, ktorí sa usilujú realizovať ciele združenia uvedené v stanovách združenia. Jedným z cieľov združenia je ochrana životného prostredia v súvislosti s plánovanou realizáciou diaľničného úseku diaľnice D4 cez Malé Karpaty, ktorá je posudzovaná činnosťou podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a jeho neskorších predpisov. V súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie týmto zároveň predkladáme žiadosť o zaradenie o.z. Malé Karpaty medzi zainteresované osoby, ktoré majú záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania a zaradenie medzi účastníkov konania.

**Stanovisko občianskeho združenia podporilo svojim podpisom aj 362 občanov. Podpisové hárky tvoria prílohu tohto stanoviska.**

Kvôli prehľadnosti nášho stanoviska je rozdelené do nasledovných častí:

- A) Všeobecné celospoločenské pripomienky**
- B) Špecifické pripomienky z pohľadu obyvateľov obcí Marianka a Vajnory**
- C) Pripomienky k správe z pohľadu spracovania požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia číslo: 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18. 7. 2008**

#### **A) Všeobecné celospoločenské pripomienky**

V rozsahu hodnotenia boli určené špecifické požiadavky na rozsah správy, ako aj posúdenie nového variantného riešenia. Správa o hodnotení vo viacerých bodoch nenaplnila rozsah hodnotenia stanoveného pod č. 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18.7.2008 a vyhodnotenie očakávaných vplyvov nie je podľa § 3 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. úplne a komplexné. Podľa nášho názoru kvalita spracovania predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v regióne, a významu dopadov stavby na životné prostredie.

Pre lepší prehľad a zrozumiteľnosť nášho stanoviska a našich námietok k správe, sme zvolili formu pripomienok spísaných jednotlivo ku konkrétnym bodom rozsahu hodnotenia.

## Námietka k postupu prípravy navrhovanej diaľnice D4:

- Podľa paragrafu 6 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. ak sú viaceré navrhované činnosti v prevádzkovej, alebo priestorovej súvislosti, možno vykonať ich spoločné posudzovanie. Diaľnica D4 od úseku Jarovce po úsek v Devínskej Novej Vsi bola rozdelená na 4 samostatné úseky, ktoré boli vytrhnuté z kontextu a samostatne posudzované už od roku 2001. Do procesu hodnotenia susediacich úsekov neboli zapojené všetky dotknuté obce, čo ovplyvnilo vedenie trasy a spôsobilo nenaplnenie požiadaviek občanov na zdravie a kvalitné životné prostredie v mieste ich bydliska. Právo na zdravé životné prostredie je pritom zakotvené aj v Ústave Slovenskej republiky. Vedenie trasy v križovatke Stupava juh ponad cestu I/2 ovplyvnilo vedenie trasy aj pre nadväzujúci úsek v k.ú. obce Marianka, ktorý bol posudzovaný samostatne a kde občania požadovali podúrovňové vedenie trasy (v ponímaní pod súčasným terénom). To isté sa stalo aj na východnej strane, kde nadúrovňové križovanie D4 s D1 znemožnilo riešiť požiadavku Mestskej časti Bratislava-Vajnory o zapustenej variante D4 v blízkosti Šúrskeho kanála. Ako prvý sa z celej trasy diaľnice D4 začal posudzovať úsek diaľnice D4 križovatka DNV II/505 – križovatka Stupava juh, ktorý následne predurčoval vedenie trasy na západ, ako aj na východ bez priameho oslovenia dotknutých obcí v týchto nadväzujúcich úsekoch.
- V správe o hodnotení je nejasne a protichodne definovaný účel stavby. V účele stavby v kapitole A/II/2 sa spomína odbremenenie mesta Bratislavy od nákladnej dopravy. Pri definovaní kritérií pre výber variantov v kapitole C.V. sa uvádza a zdôrazňuje najmä nemožnosť ďalšej urbanizácie územia. Tieto rozpory považujeme za mimoriadne závažné, pretože spochybňujú nielen samotný účel stavby, keďže nie sú jasné kritériá, kvôli čomu sa stavba plánuje, ako aj kritériá výberu variantu.
- V posudzovanom variante SPL je plánovaná intenzita dopravy zhruba 12 500 vozidiel a vo variantoch 2 a 7 Marianka-Vajnory 25 000 vozidiel. Ako potvrdil Ing. Jurkovič z Dopravoprojektu, a.s. na verejnom prerokovaní v Lozorne dňa 12.5.2011, rozdiel v intenzite dopravy je spôsobený nárastom mestskej dopravy vo variantoch 2 a 7 (Marianka-Vajnory), ktoré sú bližšie k Bratislave. To znamená, že viac ako 50 % podiel, na celkovej odhadovanej intenzite dopravy bude mestskej a nie primárne tranzitnej doprave, čo je jej deklarovaným hlavným účelom. V prílohe č.1 analýza dopravy úplne absentuje rozdelenie dopravy na mestskú a tranzitnú. Podiel mestskej a tranzitnej dopravy zástupca projektanta Ing. Jurkovič nevedel zdokladovať ani na verejnom prerokovaní na Magistráte hl. mesta dňa 10.5.2011, ani v Lozorne dňa 12.5.2011.
- Jedným z argumentov výberu variantu je aj zokruhovanie dopravy diaľnicou D4. Takýto argument o previazanosti úsekov nemá dopravno-inžinierske opodstatnenie. Dopravný polkruh vedený v územnom pláne hlavného mesta SR Bratislavy s vyústením do Lamača a na druhej strane do širšieho centra mesta rieši obsluhu mestských častí so širším centrom mesta efektívnejšie pre osobnú dopravu, zatiaľ čo D4 rieši hlavne nákladnú dopravu a jej odvedenie mimo mesto, ako sa uvádza v účele stavby. Ako je preukázané ďalej, ani odvedenie nákladnej dopravy nie je dost' efektívne a po spustení investície neodbremení severozápad od nákladnej dopravy. Bez opodstatnenia nebol do posudzovaných variant zahrnutý dopravný koridor, ktorý prepája diaľnice D1 a D2 tunelom Krasňany - Lamač. Tento úsek je zhrnutý v platných územnoplánovacích dokumentáciách a obec Marianka požadovala jeho posudzovanie ešte v etape zámeru. Vzhľadom na to, že ide o investíciu hradenú z verejných financií, žiadame do doby vydania záverečného stanoviska o dopracovanie posúdenia vplyvov na životné prostredie aj tejto trasy. Je to v záujme zabezpečenia optimálneho a ekonomicky najefektívnejšieho riešenia pripravovanej cesty.
- V súčasnosti sa obstaráva Územný generel dopravy regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý má komplexne hodnotiť dopravu na území kraja. Proces EIA pre dopravné stavby by mal logicky nasledovať až po spracovaní samotného generelu a analyzovaní dopravných potrieb a priorít kraja.

- V súčasnom období prebieha spracovanie i rokovanie pripojenia obcí a miest v Bratislavskom kraji na D1 prostredníctvom kolektorov, (v štádiu DUR). Konkrétne sa momentálne rieši úsek: D1-Bratislava-Trnava, šesťpruh+kolektory. Realizáciou uvedených zámerov je opodstatnenosť D4 takisto otázná..
- Výber koridoru nultého okruhu pre mesto Bratislava bol určený za odlišných spoločensko-ekonomických podmienok - ako výhľadový ešte v starom územnom pláne, ktorý platil so zmenami od roku 1976 do roku 2007. Jeho umiestnenie nerešpektuje intenzívny rozvoj obcí a miest v okolí Bratislavy v ostatných rokoch a ani novú celospoločenskú situáciu, ktorá vznikla otvorením hraníc a vstupom Slovenska do Shengenského priestoru. Koridor bol navrhovaný pôvodne ako rýchlostná cesta, nie ako diaľnica. Bez dostatočných analýz sa do strategických dokumentov MDPT SR prekopíroval pôvodný návrh mesta do koncepcie rozvoja diaľničnej siete SR.

## B) Špecifické pripomienky z pohľadu obyvateľov obcí Marianka a Vajnory

### Z pohľadu obyvateľov Marianky:

Doporučený variant podúrovňového vedenia (variant 7c, pri ktorom umiestnenie portálu je v km 15,5) nerieši výrazné negatívne dopady hluku na veľkú časť obce Marianka. Hlavná cesta je vzdialená iba 300 m od trasy diaľnice (v niektorých prípadoch -pri družstve, sa približuje až do vzdialenosti cca 100 m). Z uvedeného dôvodu, v prípade realizácie hodnoteného zámeru, **požadujeme:**

- **1) posunutie trasy navrhovanej diaľnice ďalej od Marianky smerom k Stupave.** Trasa diaľnice je vedená z časti na povrchu a z časti sa teleso diaľnice opiera o kopec. Pred portálom vo variante 7c) v úseku 15,0 km až 15,3 km križuje celý masív kopca. Niekoľko desiatok metrov ďalej vedie v celej dĺžke údolia, bez prekážok, ktoré treba prekonávať. Všetci Mariančania logicky očakávali vedenie trasy diaľnice výškovo v najnižšom bode údolia – tak, ako to bolo aj znázornené vo video prezentácii trasy z roku 2007. Posunutím trasy by sa okrem iného ušetrili náklady na zemné práce, nakoľko trasa vo variante 7c) prechádza v bode 15,0 km až 15,3 km cez masív kopca, ktorý bude potrebné odťažiť.
- **2) V prípade nezrealizovania bodu 1 požadujeme podúrovňové vedenie diaľnice popod križovatku pred Stupavou a zníženie celej trasy diaľnice o 11 m, t.j. podúrovňové vedenie v celom úseku –na západnej strane portálu.** V prípade, že riešenie križovatky pred Stupavou to neumožňuje, žiadame o prehodnotenie riešenia tejto križovatky tak, aby diaľnica D4 bola vedená pod úroveň križovatky, a nie ponad. Podľa našich odhadov je možné aj pri nadúrovňovom vedení diaľnice znížiť trasu diaľnice o 5 m (časť trasy diaľnice v úseku 16,6 km do 15,8 km s opačným sklonom). Podúrovňové vedenie diaľnice by znížilo trasu diaľnice o zhruba 11 m a umožnilo by podúrovňové vedenie diaľnice v celom požadovanom úseku.
- Nemáme informácie o tom, že Marianka bola prizvaná na jednania o umiestnení križovatky, ako dotknutá obec. Zodpovednosť za súčasné nevhodné technické riešenie preto nenesie obec Marianka. Z pohľadu EIA, ako aj z pohľadu stavebného zákona bolo potrebné za účastníkov konania prizvať všetky obce, ktoré môžu byť stavbou dotknuté, čo vyplývalo z návazností jednotlivých úsekov D4. Neprizvaním obce Marianka do rokovaní došlo preukazne k porušeniu zákona. Súčasnú riešenie križovatky na najvyššom bode v teréne a navyše s nadúrovňovým vedením diaľnice je najhorším možným riešením z pohľadu Marianky. Smerom bližšie k Stupave je terén nižší, navyše celá trasa diaľnice by bola za kopcom, ktorý by ju prirodzene chránil pred hlukom. Tiež by dochádzalo k menším dopadom na scenériu krajiny. Pozri prílohu - obr. 1.

- **3) v prípade, že by sa výškopis stavby neupravil v zmysle predošlého bodu 2 požadujeme predĺženie „podúrovňového“ vedenia trasy diaľnice variant 7c) po bod 16,500 km.** Podúrovňové vedenie diaľnice je veľmi významným prvkom nielen z pohľadu ochrany obyvateľov pred hlukom, exhaláciami, ale aj z hľadiska zachovania rekreačného oddychového charakteru oblasti – intenzívne využívaného obyvateľmi Bratislavy, ale aj širšieho územia.

V opačnom prípade obyvatelia obce Marianka nemôžu súhlasiť so žiadnym z posudzovaných variantov. Marianka, je najznámejšie pútnické miesto na Slovensku s vysokou návštevnosťou, s frekventovanými cykloturistickými chodníkmi, turistickými trasami a pod. V prípade nadúrovňového vedenia sa výrazne zhorší kvalita života obyvateľov a výrazne sa obmedzí rekreačná funkcia územia. Uvedené dopady budú mať veľmi negatívny vplyv na ďalší rozvoj obce, do ktorej sa v posledných rokoch presťahovali stovky rodín s vidinou tichého vidieckeho bývania a v nejednom prípade investovali svoje životné úspory, prípadne sa zadĺžili. Degradáciou životného prostredia dôjde zároveň k poklesu hodnoty nehnuteľností v tejto oblasti.

- **4) Žiadame o vyhotovenie vizualizácie konečného technického riešenia aj s kompenzačnými opatreniami z pohľadu obytných sídiel v Marianke-konkrétne z Karpatskej ul., od družstva, z Vinohradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z prístupovej cesty do Marianky.**
- **5) Žiadame, aby sa úsek D4 Ivanka-sever - Stupava začal budovať výhradne až po dobudovaní napojenia D4 na D1 na východnej strane.** V záujme ochrany obyvateľstva a prírody počas výstavby, žiadame o prednostné vybudovanie úseku v kilometri 15 až po 16,7 km (zapustená časť za západným portálom) tak, aby sa čo najrýchlejšie obnovili migračné trasy a dosiahla ochrana obyvateľov pred hlukom, prachom a emisiami už v etape výstavby tunela. Tento koridor by slúžil aj pre dopravu počas stavby tunela a nezaťažoval verejné prístupové komunikácie do obce a v samotnej obci Marianka. Čas výstavby tohoto úseku požadujeme obmedziť na minimálnu mieru, a to maximálne do 1 roka.
- **6) Nesúhlasíme s využitím lomu v Marianke, ako úložiska vytťaženej horniny zo stavby. Lom je v súčasnosti chránené ložiskové územie.** V starších lomoch hniezdia mnohé druhy vtákov. Intenzita dopravy za účelom vyvážania zeminy by bola pre dopravnú sieť v Marianke neúnosná.
- **7) Žiadame, aby sa bol povrch diaľnice zhotovený z asfaltu maximálne znižujúcim hlučnosť valenia vozidiel.** Toto v EIA nebolo uvažované.

#### **Z pohľadu obyvateľov Vajnor:**

- **1) Doporučený variant 7c) navrhnutý na zemnom vale vo výške 11 – 8- 3 m vytvára bariéru pre pohyb ľudí do priestoru NPR Šúr, zamedzuje migrácii a prepojeniu biocentier.** Variant 7 c) nedostatočne rieši dopady hluku, emisií na životné prostredie, nerieši dopad rekreačné prostredie, cyklotrasy a podobne. **V prípade, že by sa napriek všetkým námietkam investičný zámer realizoval v trase 7 c) žiadame realizáciu protihlukových stien v celej trase, vybudovať prepojenie pre cyklistov a peších do NPR Šúr a do vinohradov. Žiadame ešte v tejto etape preveriť estakádovú variantu tejto trasy.**
- **2) Časť posudzovaného II. úseku Ivanka sever – Stupava, od križovatky Ivanka sever, po križovatku Rača požadujeme budovať až po vybudovaní tunela Karpaty.**

### C) Pripomienky k správe z pohľadu spracovania požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia číslo: 7155/08 - 3.4/ml zo dňa 18. 7. 2008

V rozsahu hodnotenia bolo určených množstvo špecifických požiadaviek, vrátane posúdenia nového variantného riešenia v trase Senec- Pezinok- Lozorno.

**Požiadavka na variantné riešenia:** Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivánka sever - Stupava“ bol určený aj nový koridor vedený severnejšie od navrhovaných variantov v zámere v trase Pezinok, Senec, Lozorno

Podmienka nebola splnená, v správe bola posudzovaná iná trasa : Chorvátsky Grob, Svätý Jur, Lozorno. Výber trasy posudzovaného variantu nebol nijako zdôvodnený a jeho umiestnenie v regióne sa ani z ďaleka nepribližuje k trase Senec-Pezinok-Lozorno v správe označovanom ako SPL variant. Napojenie II. úseku D4 za Vajnormi, tesne za Bratislavou, dodatočne zaťaží už teraz preťažený úsek diaľnice D1 medzi Bratislavou a Trnavou. Severnejším prepojením sa dá očakávať odľahčenie dopravy na D1 pred vstupom do Bratislavy, pretože by došlo k prirodzenému presmerovaniu najmä nákladných vozidiel medzi logistickými tranzitnými centrami Trnava, Senec, Lozorno, Malacky.

Pripomienky k bodu 2 rozsahu: Podrobne zdôvodniť účel stavby z celospoločenského hľadiska, opodstatnenosť a priložiť dopravnú prognózu pre daný koridor.

K bodu 3 rozsahu: Určiť aké veľké územie má diaľnica dopravne obslužiť a doplniť podrobné dlhodobé dopravné štúdie diaľničnej dopravy v rámci SR, prepojenia regiónov SR, napojenia na zahraničné ťahy a napojenia mesta Bratislavy.

- Zdôvodnenie účelu stavby je neúplné a nepodložené dopravnými prieskumami. V správe o hodnotení je účel stavby zafinovaný nasledovne: „Vybudovanie diaľnice D4, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je nami posudzovaný II.úsek (v šiestich variantoch), okolo hlavného mesta Bratislavy výrazne napomôže vyriešiť problém tranzitnej dopravy, ako aj problém nedostatočnej kapacity cestnej siete hlavného mesta. Prínosom bude hlavne odklonenie tranzitnej dopravy smerujúcej do Českej republiky, Rakúska a Maďarska. Výrazne napomôže aj dopravnej obsluhy dotknutého územia a odľahčí priľahlé obce od tranzitnej dopravy, ktorej má primárne slúžiť diaľničná sieť.“ Pri posudzovaní a výbere variantu však spracovateľ nepodložil celospoločenský význam úseku D4 Ivánka-Stupava, pretože, aj pri nápočtoch rozvoja dopravy v roku 2040 predpoklady vychádzajú na cca 20 000 vozidiel denne, ktoré by uvedenú trasu využili, avšak nie tie, ktoré sú v súčasnosti tranzitujúce mestom Bratislava, o čom svedčí prognóza o tranzitnej doprave na moste Lafranconi.
- Tranzitná doprava na moste Lafranconi, podľa údajov spracovateľa, činila v roku 2008 počet 69 631 voz./24 hod., z toho 12,3% bol podiel nákladnej dopravy. Na str.22 Dopravno- inžinierskych podkladov sa uvádza, že v roku 2020, po realizácii stavby, bude tranzitná doprava predstavovať 64 589 voz/24 hod., z toho 16,26% ostatných vozidiel, v čom sú zahrnuté aj nákladné vozidlá. To znamená, že preťaženie mestom osobnou i nákladnou dopravou bude spôsobovať kolaps na moste Lafranconi aj po dobudovaní diaľnice D4. II. úsek diaľnice D4 má riešiť hlavne tranzit nákladnej dopravy a jej odvedenie mimo mesta Bratislava. Podľa dopravnej analýzy najvyššie výpočty využitia severného úseku D4 sú predpokladané na 756 nákladných vozidiel denne, navýšené ďalej o 368 nákladných vozidiel denne, ktoré využívajú v súčasnosti horský priechod Pezinská Baba.
- V samotnej správe sa v rozpore s primárnym účelom stavby ako hlavný a jediný argument uvádza riešenie regionálnej nepriaznivej dopravnej situácie, Výber variantu nesledoval primárny účel, ktorému má slúžiť diaľničná sieť.
- V súčasnosti sa obstaráva územný generel dopravy regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý má komplexne hodnotiť dopravu na území kraja. Spracovateľ správy nemal dostatok podkladov na výber optimálnej trasy pre riešenie regionálnej dopravy, a preto tvrdenie, že D4 napomôže dopravnej obsluhy

dotknutého územia nie je ničím podložené. Žiadame doplniť správu o závery, ktoré vyplynú z Územného generelu dopravy BSK.

- Vzhľadom na to, že nebol vykonaný priemet platných územných plánov obcí a miest v dotknutom území, tak správa neúplne vymedzuje existujúce územie. Spracovateľ do svojich analýz nezpracoval ani dopravné koridory plánované v týchto územnoplánovacích dokumentoch. Napríklad v územnom pláne obce Chorvátsky Grob je plánované napojenie na D1 v pripravovanej križovatke Triblavina. Ďalej do pozornosti dávame už vyššie spomínané pripojenia obcí a miest v Bratislavskom kraji prostredníctvom kolektorov, realizáciou ktorých je opodstatnenosť D4 otázna..

Pripomienky k bodu 4 rozsahu: Kvantifikovať analyzované dopady jednotlivých variantov na životné prostredie multikriteriálnym hodnotením.

- Sumárne vyhodnotenie vplyvov vybraného variantu 7c) na životné prostredie a obyvateľstvo v porovnaní s 0-tým stavom (bez výstavby diaľnice) sa javí ako účelové a vo viacerých hodnotených kritériách nepodložené faktografickými dátami.
- Číselné zhrnutie multikriteriálnej analýzy je spracované na základe čiastkových vyhodnotení a záverov pre jednotlivé hodnotené oblasti. Výsledné porovnanie sa skrýva za 7-člennou stupnicou, ktorej kritériá v jednotlivých vplyvoch nie sú objasnené. Použitú interpretáciu dát navyše v určitých prípadoch nepovažujeme za správnu. Konkrétne napr. v oblasti vplyvov na obyvateľstvo (str. 133, kapit. C.III.1 sa uvádza, že „realizácia variantov....prinesie zníženie negatívnych dopadov na obyvateľstvo, nielen v priamo dotknutom území, kde sú varianty trasované tak, aby sa vyhýbali sídlam, ale najmä v širšom okolí, kedy zámer prispeje k výraznému zlepšeniu dopravnej situácie v celej Bratislave a tým k zlepšeniu životných podmienok pre obyvateľov“... Vplyv na obyvateľstvo sa pritom štandardne hodnotí práve na základe expozície hlukom, emisiami/imisiami a prachom počas výstavby na obyvateľstvo priamo v okolí uvažovaných líniových stavieb, a nielen z hľadiska dopravnej situácie pre Bratislavu a jej širšie okolie.... Dopravná situácia je pri tom osobitne hodnotená v časti Dopravný systém/dopravný prínos (tab. C.V.2).
- Vypracované doplnkové štúdie preukázali jednoznačne:
  - v prípade hluku na nutnosť výstavby protihlukových stien realizáciou uvažovaného zámeru tak v oblasti Vajnory, ako i Marianky, keďže dôjde k zvýšeniu hlukovej záťaže nad prípustné limitné koncentrácie v zmysle platnej legislatívy vo vonkajšom prostredí
  - v prípade imisii na nárast koncentrácií znečisťujúcich látok v obytnej zóne oproti 0-vému variantu, a to v lokalitách:
    - Marianka a Vajnory-východ vo všetkých sledovaných znečisťujúcich látkach (t.j. CO, NO<sub>2</sub>(1hod. a rok),
    - v lokalite Stupava a Záhorská Bystrica a Čierna Voda v ukazovateli CO (8-hod.), NO<sub>2</sub> (1hod.)...atď (uvedené v tab. 27 v rozptylovej štúdii).
  - zníženie koncentrácií znečisťujúcich látok bolo preukázané výraznejšie (vo všetkých sledovaných ukazovateľoch) iba na lokalite Rača a Svätý Jur –juh.Je preto nejasné, ako spracovateľ „Správy“ dospel k použitiu číselnej kvantifikácie pri vplyve na obyvateľstvo pri 0-tom variante -5 (t.j. zásadne negatívny vplyv) a neutrálny vplyv (0) pri vybranej variante 7c??..
- V danom stupni EIA je potrebné konkrétne vyhodnotenie jednotlivých vplyvov na vybrané zložky životného prostredia a na skupiny obyvateľstva v jednotlivých dotknutých obciach. Toto predložená EIA neobsahuje dostatočne. Vplyv na ovzdušie je vyhodnotený celkovo pre každú variantu bez delenia na jednotlivé úseky, resp. obce, v ktorých sú vplyvy rôzne (v pozitívnom i negatívnom slozmysle), ako udáva samostatná príloha (rozptylová štúdia). Z tohto dôvodu je porovnanie variantov neobjektívne tak, ako je popísané na str. 141. Nemožno teda súhlasiť ani s kvantifikáciou pre oblasť ovzdušia (pri 0-tom stave -3, t.j. negatívny vplyv a mierne pozitívny vplyv (+1) pri vybranom variante 7c, ktorý prakticky platí len pre oblasť Rače a Svätého Jura-juh).

- V EIA chýbajú dokonca prieskumy jasne zadefinované v rozsahu hodnotenia, bez ktorých nie je možné hodnotiť ani konkrétne vplyvy na horninové prostredie, vplyv na stabilitu horninového masívu a na zeminy, vplyv na podzemné vody, krasové javy, hydrologický režim, a tým pádom nie je možné ani ich správne a objektívne číselne kvantifikovať ...
- Neobsahuje konkrétne kompenzačné opatrenia s vyhodnotením ich dopadov na zlepšenie situácie (napr. v oblasti protihlukových opatrení a nepodáva ani ich vizualizáciu z viacerých obytných zón obce Marianka a Vajnory). Namiesto toho sa EIA odvoláva na ďalšie doplnkové práce v ďalšej etape, ktorá však nie je z časového hľadiska bližšie stanovená. Ich výsledky však môžu výrazne ovplyvniť technické i ekonomické riešenie celej stavby, ktoré taktiež významne zohrávajú úlohu v rámci výberu optimálneho riešenia.
- Závažným nedostatkom v rámci hodnotenia je aj absencia vplyvov hluku jednotlivých variantov v porovnaní s 0-tým stavom. Vplyv hluku na obyvateľstvo požadujeme doplniť na základe novej hlukovej štúdie v zmysle platnej legislatívy, osobitne v etape výstavby a prevádzky.
- V prípade vplyvov na krajinu nesúhlasíme s hodnotením vplyvu „málo významný“ – (str. 184-kapit. C.III.18, resp. -1 mierne negatívny vplyv (tab. C.V.2) pri danom technickom riešení – v obci Marianka sa uvažuje teleso diaľnice na násype výšky cca 6m v blízkom okolí obytných sídel, v obci Vajnory násyp výšky 3-11m. S odhadnutými protihlukovými stenami výšky cca 2-3 m tak pôjde v scenérii krajiny o nový prvok celkovej výšky 9-14m.
- V tejto kapitole, ktorá je súhrnným zhodnotením a zároveň podkladom pre výber optimálneho variantu chýba rozdelenie vplyvov pre etapu výstavby a osobitne pre etapu prevádzky, ktoré sa pri danej metodike štandardne používajú – **požadujeme preto doplniť zhodnotenie všetkých vplyvov osobitne pre oblasť výstavby i prevádzky.**
- Z uvedených dôvodov sa domnievame, že kvalita spracovania predloženej EIA nezodpovedá rozsahu najväčšej investície svojho druhu v regióne a významu dopadov stavby na životné prostredie a obyvateľstvo.

Pripomienky k bodu 1 rozsahu: Zabezpečiť v správe o hodnotení vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy variant so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja v súlade s Európskou stratégiou trvalo udržateľného rozvoja (EU SDS) a s NATURA 2000.

K bodu 5 rozsahu: Posúdiť, ktorý z navrhovaných variantov, najlepšie zodpovedá princípu dlhodobu udržateľného rozvoja, s najnižším priamym, alebo nepriamym vplyvom na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie, flóru, faunu, obmedzenie biodiverzity, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie týchto faktorov a navrhnúť kompenzačné opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov.

K bodu 6 rozsahu: Vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na charakter krajiny, scenériu na prírodne zachovalé územie na západnej strane a malokarpatskej vinohradníckej krajiny na východnej strane s návrhom kompenzačných opatrení na elimináciu resp. výrazné zníženie negatívnych dopadov. Spracovať vizualizácie jednotlivých variant z bodov definovaných dotknutými obcami, resp. inými účastníkmi konania. Spracovať analýzu viditeľnosti (graficky a písomne) a doplniť situačný náčrt s mierkou, príp. popisom vzdialeností najbližších obytných území od diaľnice. Doplniť vizualizáciu tunelového výduchu, portálov, stavebných dvorov a dopravných trás stavby.

- Správu pri riešení požiadaviek definovaných v príbuzných bodoch 1, 5, 6 považujeme za neúplnú. V lokalite Vajnory sa nezaobrá znehodnotením majetku občanov v lokalite Nemecká dolina-Koncové a lokalite „pod družstvom“ v obci Marianka. Opomenuté je aj posúdenie dopadu výstavby na obyvateľov Vajnory a Marianky, na ich zdravie a pohodu

a stresujúci faktor z uzavretého priestoru, do ktorého sa územie dostáva obostavaním veľkými dopravnými stavbami, v prípade Vajnor stratou rekreačného zázemia NPR Šúr a časti vinogradov. Diaľnica je umiestnená v trase nadregionálneho biokoridoru prepájajúceho Malé Karpaty s tokom Malý Dunaj. Narúša integritu územia sústavy chránených území, zasahuje do medzinárodne chránených biotopov a v kombinácii s ďalšími investičnými zámermi v okolí (technologický park Cepit vo Vajnoroch, výstavba v Chorvátskom Grobe a Svätom Juri) závažným spôsobom ohrozí trvalú udržateľnosť týchto území. V takom prípade sa činnosť môže povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti, alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu. **Vzhľadom na vyššie uvedené žiadame do doby vydania posudku k Správe o hodnotení doplniť posudzovanie ďalších alternatív (tunel Krasňany - Lamač, severné prepojenie D1 a D2) a preukázať naliehavosť dôvodu vyššieho verejného záujmu.**

- Marianka je najstaršie pútnické miesto na Slovensku a prvé mariánske pútnické miesto v celom Uhorsku. Stavbou má dôjsť k likvidácii kaplnky z roku 1608, ktorá je zapísaná v zozname pamätihodností obce Marianka. Okrem toho je typická vysokou návštevnosťou turistov, frekventovanými cykloturistickými chodníkmi, turistickými trasami a krásnou prírodou. Správa sa nezaoberala dostatočne vplyvom stavby na územie Vrchná hora, ktoré je pripravované na vyhlásenie za chránený areál. Chýba aj v inventarizácii flóry v tomto území.
- V grafickej prílohe 9 - vizualizácia jednotlivých variant absentujú najviac potrebné pohľady na teleso diaľnice z najbližších obytných domov v Marianke, ako i vo Vajnoroch. Rovnako nie je znázornený v prípade Marianky vybraný variant 7c v detailnej situácii. V detailnej situácii na obr.17 je zobrazený len variant 7a. **Preto požadujeme nasledovné detailné vizualizácie dopracovať(aj spolu s navrhovanými kompenzačnými opatreniami-protihlukovými stenami), a to :**
  - z úrovne súčasného terénu od najbližších obytných domov (konkrétne z Karpatskej ul., od družstva, z Vinogradov, z najvyššieho bodu kopca Ovsisko a z prístupovej cesty do Marianky, aby obyvatelia obytných zón boli oboznámení o výškovom trasovaní diaľnice a jej krajinnom stvárnení s okolitou prírodou
  - vizualizácie z pohľadu V-Z smerom (z masívu Karpát, od západného portálu na križovatku Stupava-juh)
  - vizualizáciu z poľnej cesty Stupava – Marianka, ktorá sa využíva na rekreačné účelyPodobne požadujeme dopracovať túto vizualizáciu pre obytné zóny v oblasti Vajnor.
- **Ďalej požadujeme doplniť i vizualizácie výduchov z tunela i z portálov a bližšie špecifikovať pozíciu stavebných dvorov a dopravných trás.**

Pripomienky k bodu 9 rozsahu: Analyzovať vplyv navrhovanej činnosti na iné plánované využitie územia. Posúdiť dopad jednotlivých variant na sociálny a ekonomický rozvoj dotknutých obcí, najmä na obmedzenie rekreačného využitia dotknutého územia na zimnú a letnú turistiku a šport (jogging, beh, bežkovanie, cyklistiku, trekking atď.), a na pripravovaný projekt „Zelené pľúca Bratislavy“ a rozvoj Vajnor, s návrhom kompenzačných opatrení.

K bodu 11 rozsahu: Posúdiť vplyv bariérového efektu navrhovanej činnosti na možnosti prechodov pre poľnohospodársku techniku, chodcov a cyklistov v dotknutom území. Posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na existujúce a plánované cyklotrasy.

- Požiadavka je nedostatočne posúdená a spracovaná. Navrhované kompenzačné opatrenia majú skôr symbolický charakter. Nie sú navrhnuté ekodukty ani náhradné logické prepojenia s NPR Šúr. Správa konštatuje málo významný vplyv na faunu flóru a biotopy, krajinu, klímu, CHKO, čo nekorešponduje s faktom že trasa diaľnice je umiestnená v trase nadregionálneho koridoru Malé Karpaty – Malý Dunaj NRBK 23 vedúci súbežne s vodnými tokmi Malý Dunaj a Šúrsky kanál.



- Spracovateľ sa vôbec nezaoberal s pripravovanou Malokarpatsko-Šúrskou cyklomagistrálou, ktorá prepája Vajnory s hrádzou Šúrskeho kanála, pokračuje k mestu Svätý Jur a k obci Ivanka pri Dunaji. V mieste plánovanej MKU Rača prechádza ponad železnicu k vinohradom a odtiaľ do Bratislavy. Usek medzi križovatkami Ivanka sever – Rača je využívaný na jogging, korčuľovanie, turistiku a denný typ rekreácie. Požadujeme doplniť správu o analýzu týchto aktivít v území a následný seriózny návrh kompenzačných opatrení.
- Aj na západnej strane dôjde výstavbou diaľnice k narušeniu rekreačnej zóny medzi Stupavou a Mariankou, v súčasnosti využívanej ako cyklotrasa.

Pripomienky k bodu 10 rozsahu: Posúdiť bariérový efekt jednotlivých variantov na obmedzenie pohybu migrujúcich druhov živočíchov, s analýzou vplyvu obmedzenia migrácie na zníženie počtu jedincov jednotlivých populácií (uviesť počty jedincov populácií jednotlivých migrujúcich druhov) a potenciálne zníženie biodiverzity a navrhnúť opatrenia na minimalizáciu vplyvu.

- Stavba D4 vytvára pri navrhovaných variantoch ďalšiu významnú bariéru pre migráciu zveri, ktorá je už v súčasnosti populačne značne fragmentovaná diaľnicou D2, ako aj frekventovanými štátnymi cestami. Už v súčasnosti dochádza často k usmrteniu zveri na hlavnej ceste medzi Záhorskou Bystricou a Lamačom, v ceste prirodzeného biokoridoru. Podúrovňové riešenie by eliminovalo tento nežiadúci jav. Trasa diaľnice vytvorí na západnej strane (Marianka) ďalšiu bariéru v novom smere západ-východ, k už existujúcej bariére v smere sever-juh (cesta I/2, Záhorská Bystrica-Stupava) a to najmä na hranici lesa, kde je migrácia živočíchov najintenzívnejšia.

Pripomienky k bodu 13 rozsahu: posúdiť vplyvy dopadov na životné prostredie počas stavby s uvedením dĺžky výstavby, s orientačne uvedením dopravných ciest stavby a pracovného režimu. Dopravné trasy stavby by nemali zaťažovať súčasné dopravné komunikácie.

- Túto požiadavku považujeme za splnenú nedostatočne, pretože v správe sa uvádza, že pri stavbe sa budú používať všetky existujúce verejné komunikácie. Správa uvažuje o ukladaní prebytkov výkopového materiálu aj alternatívne v existujúcich starých lomoch v širšom okolí (konkrétne sa udáva lom v Marianke – str.27, kapit. B.I.3, na čo by bola využívaná iba jediná možná prístupová cesta v Marianke (Karpatská ul). Dopad na obyvateľstvo však vplyvom tejto činnosti nebol bližšie hodnotený, avšak dá sa predpokladať, že pre danú infraštruktúru v obci, ako i vplyv na obyvateľstvo by bol katastrofický.

Pripomienky k bodu 15 rozsahu: Vymedziť dotknuté územie z hľadiska vplyvov a dotknutosti obyvateľstva.

- Nedostatočné splnenie požiadavky rozsahu hodnotenia. Spracovateľ správy spomína v prípade hluku potrebu ďalších doplnkových štúdií, až na základe ktorých plánuje navrhnúť konkrétne kompenzačné opatrenia. Toto je však potrebné predložiť už v rámci danej etapy EIA. Požadujeme navyše zaktualizovať priemet zástavby obytných sídel v súčasnom období, ako i priemet uvažovanej zástavby v zmysle územného plánu obcí (Marianka, Vajnory) k uvažovanému zámeru detailnejšie v mierke 1:5 000.

Pripomienky k bodu 16 rozsahu: Uviesť informatívne plochy, kde sa plánujú zriaďovať stavebné dvory, depónie a kadiaľ k nim majú viesť prístupové cesty. Uviesť, kde nemôžu byť zriaďované stavebné dvory.

K bodu 17 rozsahu: Podrobne popísať nakladanie s vyťaženou zeminou. Uviesť varianty prepravy a určenia lokality uloženia vyťaženej zeminy z tunelu.

- K zmienenej alternatíve uloženia odťaženej zeminy a horninového materiálu do lomu pri Marianke (str.27) upozorňujeme, že :
  - lom je chránené ložiskové územie
  - rekultivácia je možná iba po schválení projektu všetkými zainteresovanými orgánmi

- rekultivácia musí byť predmetom vyjadrenia všetkých občanov
- rekultivácia neznamená automaticky zaviesť ho hlušinou
- v starších lomoch hniezdia mnohé druhy vtákov
- obyvatelia Marianky nesúhlasia s plošným zavázaním lomu a so zahustenou premávkou nákladných áut cez obec.

Pripomienky k bodu 18 rozsahu: Vypracovať hlukovú štúdiu a rozptylovú štúdiu pre obdobie počas výstavby a počas prevádzky, pre denné a nočné hodiny, získané údaje porovnať s „nulovým“ stavom a na jej základe navrhnúť kompenzačné opatrenia.

K bodu 26 rozsahu: Uviesť produkciu exhalátov z výduchu tunela, umiestneného v horskom masíve a vplyv exhalátov na okolitú prírodu a vinice. Navrhnúť kompenzačné opatrenia.

K bodu 27 rozsahu: Odhadnúť hlukové zaťaženia na prírodu centrálnym výdychom z tunela.

### Pripomienky k hlukovej štúdii:

- Z predloženého materiálu nie je jasné, akým spôsobom, metodikou, resp. na základe čoho boli stanovené intenzity na jednotlivých cestných komunikáciách a hodnotenej diaľnici D4.
- **Požadujeme prepracovať uvedené hodnotenie vplyvu stavby na hlukovú záťaž v dotknutom okolí v zmysle požiadaviek platnej legislatívy v SR, ako aj v súlade s postupmi a spôsobom, ktorý sa používa v SR a aj v zahraničí, pre podobné hodnotenia vplyvov na životné prostredie.**

1) Hodnotenie hlukovej záťaže spôsobovanej posudzovaným úsekom D4 nie je urobené v zmysle požiadaviek Zákona 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (v aktuálnom znení) a jeho vykonávacieho predpisu týkajúceho sa hodnotenia hluku vo vonkajšom prostredí Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií (v aktuálnom znení). V zmysle uvedených právnych predpisov sa hluk vo vonkajšom prostredí, zo všetkých zdrojov, hodnotí pre časové úseky deň (6.00 – 18.00 hod), večer (18.00 – 22.00 hod) a noc (22.00 – 06.00 hod). V celej práci, vrátane príloh, je hluková záťaž posudzovaná len pre časové úseky deň a noc, čo je v zásadnom rozpore s požiadavkami uvedenej legislatívy. V tabuľkách predikovaných hodnôt pre lokálne výpočtové body, pre jednotlivé varianty riešenia je uvedené v zátvorkách za informáciou referenčného časového intervalu deň aj večer. Vypočítaná hodnota ekvivalentnej hodnoty hladiny A zvuku je ale uvedená vždy len jedna pre každý bod, posudzovaný rok a variant riešenia, z čoho vyplýva, že autor predpokladá, že hodnota ekvivalentnej hladiny A zvuku je rovnaká pre časový interval deň aj večer. To ale nezodpovedá realite. Pri prezentácii plošnej hlukovej záťaže (Grafické prílohy) výpočet a zobrazenie hlukovej záťaže pre večer absentuje úplne. **Uvedená skutočnosť je zásadným nespĺnením požiadaviek stanovených v Zákone č. 355/2007 Z.z. a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí, ktorý je spôsobovaný cestnou dopravou. Pritom sa autor v práci odvoláva na skutočnosť, že posúdenie je urobené v súlade s uvedenou legislatívou.**

2) Posudzovanie hlukovej záťaže je robené pomocou matematického modelovania pri použití postupu „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, od autora Liberko, M., uvedenej v časopise edícia Planeta 2/2005, ktorý vydáva Ministerstvo životního prostředí České republiky. Postup podľa tejto metodiky nie je oficiálne schválený v Slovenskej republike na výpočet šírenia hluku a stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre potreby posudzovania vplyvu hluku z cestnej dopravy na zdravie. Uvedený postup nebol v SR oficiálne verifikovaný a hodnoty získané uvedeným postupom neboli oficiálne validované pre žiadne modelové situácie. Pri použití uvedeného postupu je potrebné pri výpočte hlukovej záťaže vo výpočte použiť viacero neakustických údajov a parametrov, z ktorých za vypočítava emisná hodnota zdroja hluku – cestnej dopravy. Pri ich nesprávnom aplikovaní, nesprávnom použití a zvolení vstupných údajov sa získajú hodnoty hlukovej záťaže, ktoré môžu výrazne skresľovať výsledné údaje. Preto správne použitie vstupných parametrov a údajov pre výpočet je rozhodujúcim krokom pre získanie dôveryhodných

údajov. Najmä, ak použitý postup výpočtu nie je overený pre danú modelovanú situáciu verifikačnými meraniami, čo v uvedenej práci absentuje úplne (modelovanie a posudzovanie „nulového variantu“ bez realizovania zámeru s uvažovaním len existujúcich cestných komunikácií takúto verifikáciu umožňuje s minimálnymi nákladmi). Tiež nie sú v práci vôbec uvedené aké vstupné údaje pre výpočet autor použil. V práci nie je uvedený ani jeden jednoznačný vstupný parameter, na základe ktorého je možné overiť správnosť výpočtu, potvrdiť správnosť použitého postupu a metodiky riešenia stanovenia hlukovej záťaže v okolí hodnotenej cestnej komunikácie. V práci sú uvedené 24 hodinové intenzity dopravy a podiel nákladnej dopravy, ale nie je uvedený 24 hodinový profil rozdelenia dopravy (minimálne pre legislatívou stanovené úseky dňa), ktorý je nutný pre výpočet a stanovenia hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre jednotlivé úseky dňa v zmysle legislatívy, na ktorú sa autor v celej práci odvoláva. V práci nie je uvedené s akými povrchmi obrusných vrstiev je pri výpočtoch uvažované. Neprávne stanovenie tohoto parametra môže spôsobiť rozptyl vo výpočte 6 a viac decibelov. V práci tiež nie je uvedené, ako môže zmena meteorologických podmienok (smer vetra) ovplyvniť predikované výsledky. V predloženej správe sa autor vôbec nezaobrá vplyvom meteorologických podmienok na predpovedané výsledky hlukovej záťaže. Pritom smer a rýchlosť vetra môžu v danom mieste hodnotenia ovplyvniť hodnotu hlukovej záťaže o viac ako 3 decibely (ak uvažujeme veterné pomery, ktoré sa vyskytujú v oblasti Mariánka – Stupava, ako aj v okolí Vajnor). V práci nie je uvedené, s akým povrchom je uvažované v okolí hodnotenej cestnej komunikácie, a preto nie je jasné, aké sú útlmové parametre okolia a jeho vplyv na získané údaje v dotknutom okolí.

3) V práci je deklarované, že model dotknutého územia je vytvorený na základe výškopisu s presnosťou 1 meter, čo je pre posudzovanie stavby takého významu a v teréne s takou premenlivou morfológiou (dokonca s uvažovaním zapustenia hodnotenej cestnej komunikácie do terénu) nedostatočné. Z práce tiež nie je jasná autorizácia údajov, z ktorých bol vytvorený trojdimenzionálny model použitý pri predpovedaní hlukovej situácie, a ktorá by „zdôverihodnila“ výsledky.

4) Pre jednotlivé varianty riešenia nie je v správe uvedený aspoň približný odhad počtu obyvateľov v dotknutom okolí, pre ktorých sa realizovaním uvedenej stavby zhoršia, alebo popri prípade zlepšia podmienky pre bývanie vplyvom zmenenej hlukovej situácie (napr. voči „nulovému variantu“). Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie by takáto informácia zásadným spôsobom mohla ozrejmiť vhodnosť alebo nevhodnosť navrhovaného riešenia pre dané územie a vhodnosť, resp. nevhodnosť navrhovaných opatrení na zníženie nepriaznivých dopadov na životné podmienky v dotknutom okolí. Vo Vajnoroch, ani obci Mariánka nebol urobený priemet platného územného plánu, kde sa funkcia bývania približuje k diaľnici na vzdialenosť cca 100 m. Pre tieto lokality sa vplyv hluku vôbec neposudzoval.

5) Na základe uvedených skutočností je možné konštatovať, že predložená „Hluková štúdia“, ktorá sa zaoberá posudzovaním vplyvu navrhovanej diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever – Stupava, nie je spracovaná v súlade s požiadavkami danými v zmysle platnej legislatívy v Slovenskej republike (v čase spracovania a predkladania dokumentácie na ďalšie schvaľovanie). Zvolený postup a metodika stanovenia predpokladanej hlukovej záťaže z hodnotenej cestnej komunikácie použitá v práci nie je v súlade s bežnými postupmi používanými pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie v SR a v zahraničí. V práci nie sú uvedené použité vstupné údaje pre výpočet, nie je deklarovaná validácia predpovedaných (predikovaných) údajov a nie je uvedený spôsob, akým bol vytvorený model použitý pre výpočet.

**Viaceré tu uvedené nedostatky boli pripomienkované už k zámeru stavby. Je plynvaním verejných prostriedkov, že spracovateľ aj pre etapu správy naďalej používal neplatnú metodiku v SR.**

Poznámka: V Slovenskej republike je schválený postup predpovedania hlukovej záťaže z cestných komunikácií pomocou predikcie s využívaním matematického modelovania postupom popísaným v „OŽPaZ/5459/2005, Odborné usmernenie Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorým sa upravuje postup pri vypracovaní strategických hlukových máp v zmysle požiadaviek Zákona č. 2/2005 Z.z. v aktuálnom znení. Postup bol

overený množstvom verifikačnými meraniami pre rôzne situácie riešenia cestných komunikácií, rôzne povrchy, intenzity a pre rôzne umiestnenia cestnej komunikácie.

6) **Požadovaný odhad hlukového zaťaženia na prírodu centrálnym výdychom z tunela nebol spracovaný. Tento požadujeme v ďalšej etape dopracovať.**

7) **Požadujeme rozšíriť monitorovacie miesta hluku vo Vajnoroch do lokality Nemecká dolina – Koncové.**

#### **Pripomienky k rozptylovej štúdii:**

- Predkladáme zásadnú námietku k umiestneniu výdychu ventilácie v mieste západného portálu. Podľa rozptylovej štúdie má tento výdych s 8 metrovým komínom slúžiť k odvodu spodín z oboch tubusov západnej časti tunela. Jedná sa tu o približne 2,5 km úsek tunela (zvyšok exhalátov odvádza stredový a východný komín). Je veľmi nevhodné, že tento významný zdroj imisii je plánovaný na mieste, kde sa diaľnica najviac približuje k rodinným domom Mariančanov. Zároveň podľa vyjadrenia zástupcu HBH nebola vôbec braná do úvahy doprava z Karpatskej ulice - hlavnej prístupovej komunikácie do Marianky. (Obdobne to pravdepodobne platí aj na strane Vajnor, kde sa udáva pri existujúcich zdrojoch len diaľnica D1). **Žiadame preto, aby v prípade realizácie bol tento výdych posunutý v alternatíve predĺženia tunela ku križovatke, alebo východným smerom, čo najďalej od obydľí, aspoň do miesta, kde tunel vychádza z horského masívu na povrch. Situovanie výdychu čo najďalej od obytných území požadujeme aj na strane Vajnor.**
- **Žiadame bližšie objasniť metodiku rozptylovej štúdie, nakoľko z predložených grafických výstupov izolínií znečisťujúcich látok nie je zrejmé zohľadnenie prevládajúcich smerov v posudzovaných oblastiach (SZ-JV až S-J). Uviesť, ktoré konkrétne zdroje štúdia zohľadňovala (samotná diaľnica + statické a mobilné zdroje v okolí). Požadujeme, aby v danej štúdii boli v rámci hodnotenia diaľnice všetky 3 výstupy zo vzduchotechniky (2 portálové a centrálny).**
- Správa sa nezaoberala požadovaným vplyvom dopadu imisii z portálového výdychu na východnej strane na vinice a znečistenie hrozna.
- V prípade vyhodnotenia vplyvu emisií/imisii na obyvateľstvo máme k použitej metodike vyhodnotenia, najmä v rámci ich celkovej kvantifikácie u jednotlivých variantov viaceré výhrady, ktoré sú už bližšie popísané k pripomienkam v bodu 4.
- **Žiadame, aby do rozptylovej aj hlukovej štúdie boli zahrnuté všetky existujúce zdroje hluku a emisií, t.j. všetky dopravné prvky cestnej a železničnej siete, v okolí Vajnor sa nachádza navyše ešte letisko..napr. zjavne chýbajúca doprava z hlavnej prístupovej cesty do Marianky a Vajnor a aby sa posudzovanie vykonalo aj na území s plánovanou a existujúcou funkciou bytová výstavba, ktoré sú v platnom územnom pláne.**

Pripomienky k bodu 14 rozsahu : Posúdiť vplyvy razenia tunela na zdroje vody a krasové jaskyne a odporučiť technológie razenia minimalizujúce tieto negatívne vplyvy.

K bodu 19 rozsahu: Vypracovať podrobný geologický a hydrogeologický prieskum s posúdením vplyvu navrhovanej činnosti na režim povrchových vôd a prúdenia podzemných vôd hlavne v tunelových úsekoch a v úseku Vajnor .

K bodu 20 rozsahu: Uviesť výsledky hydrologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd vplyvom realizácie navrhovanej činnosti.

K bodu 21 rozsahu: Uviesť analýzu zmien výšky podzemnej vody v zastavanom území Vajnory vplyvom navrhovanej činnosti.

K bodu 22 rozsahu: Vyhodnotiť funkčnosť protipovodňovej ochrany Vajnor v prípade realizovania navrhovanej činnosti.

K bodu 23 rozsahu: Posúdiť vplyv vibrácií z navrhovanej činnosti na stabilitu hrádze Šúrskeho kanála.

K bodu 24 rozsahu: Na základe informácií z IGHP podrobne popísať vplyv navrhovanej činnosti na horninové prostredie a možné riziká pri razení tunela.

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia uvedené pod číslami 14, 19-23 sa spoločne týkajú geologických a hydrogeologických pomerov, vplyvu na podzemné, povrchové vody, spôsobu odkanalizovania cestného telesa a tunela, a nepriamo tak i vplyvom na majetok obyvateľov Vajnora a Marianky a podobne. Z toho dôvodu sa k nim vyjadrujeme spoločne.

- Pre účely správy bola spracovaná len geologická a hydrogeologická štúdia, ktorá nenahrádza požadovaný podrobný geologický a hydrogeologický prieskum. Táto požiadavka nebola splnená v požadovanom rozsahu. Výsledky podrobného prieskumu v danom geologickom prostredí môžu významným spôsobom ovplyvniť samotné trasovanie, technické riešenie a tým finančné náklady navrhovanej trasy.
- Geologická a hydrogeologická charakteristika je urobená na základe popísania geologických a hydrogeologických celkov veľmi všeobecne. V danej etape mala byť geologická a hydrogeologická charakteristika vzhľadom na zložité prírodné pomery v okolí projektovaných úsekov hodnotená už podrobnejšie. Podaná všeobecná charakteristika nešpecifikuje konkrétne podmienky v trase, ktoré môžu byť vzhľadom na heterogenitu geologického prostredia rôznorodé a odlišné od udanej charakteristiky. Táto skutočnosť má veľký význam z toho hľadiska, že trasa pretína rôzne geologické a hydrogeologické prostredia (kryštalínium, mezozoikum, neogén, kvartér...). V prípade líniových stavieb sa vyžaduje podrobná charakteristika prostredia v jednotlivých km intervaloch, resp. v prípade väčších geologických zmien i ešte podrobnejších – nielen v úrovni uvedenia všeobecných hydrogeologických celkov.
- Spracovateľ správy sa odvoláva na geologický posudok (Geofos, 2010), ten však nie je vôbec súčasťou prílohovej časti Správy o hodnotení. Navyše tu absentuje zakreslenie trasy – v pozdĺžnom profile do geologickej mapy. Uvedené materiály žiadame doplniť (mapu v mierke 1: 10 000).
- V časti geologickej a hydrogeologickej pomery predkladanej správy neobsahuje citáciu, čo výrazne znižuje jej hodnovernosť.
- Z hydrogeologického hľadiska je dôležité zhodnotiť i zraniteľnosť horninového prostredia (z hľadiska stability i kvality), ako i podzemnej a povrchovej vody z hľadiska kvality i kvantity, čo v správe absentuje. Bez týchto znalostí nie je možné odhadnúť a vybrať optimálny variant. Bez zhodnotenia kvality podzemných a povrchových vôd, ktoré budú konečným recipientom pre odpadové vody nie je možné objektívne posúdiť ani navrhovaný spôsob odkanalizovania cestného telesa, vrátane tunela.
- Na vajnorskej strane správa uvažuje o kumulácii privalových dažďových vôd z diaľnice D4, do existujúcich recipientov, do jazera Lysé, ktoré je regionálnym biocentrom a do tzv. suchého poldra, ktorý vznikne medzi samotným telesom diaľnice D4 (od km 2,524 po km 3,600) a pravobrežnou hrádzou Šúrskeho kanála, ktorý by bol schopný akumulovať cca 30 000 m<sup>3</sup> vody. Spracovateľ uvádza, že budú postačovať menšie terénne úpravy a inštalácia vodohospodárskych zariadení na prečerpávanie vody. Tieto návrhy nie sú posúdené z pohľadu ekonomických a prevádzkových nákladov a taktiež ani z pohľadu stability hrádze Šúrskeho kanála, ktorá bola ako zemná hrádza budovaná v rokoch 1941-1943. Požadujeme doplniť ekonomické náklady na prečerpávanie týchto vôd a stabilitu hrádze Šúrskeho kanála. **Požadujeme dopracovať analýzu zmien výšky podzemnej vody v zastavanom území Vajnory a Marianka vplyvom navrhovanej činnosti a dôsledne vyhodnotiť funkčnosť protipovodňovej ochrany Vajnora v prípade realizovania navrhovanej činnosti.**
- Z hľadiska vypúšťania odpadových vôd do podzemných a povrchových vôd je nutné okrem posúdenia kvality vyhodnotiť konkrétne miestne hydraulické vlastnosti prostredia v rámci zhodnotenia možnosti uvažovaných vsakov, ako i konkrétne prietokové pomery v povrchových tokoch. Napríklad v časti odkanalizovanie – str. 35,

kapit. B.II.2 sa uvažuje so vsakom do podložia i v úsekoch v okolí Vajnor a Svätého Jura (úsek km 4,5-6,0), ktoré sa nachádza v prostredí proluviálnych a deluviálnych sedimentov (ktoré majú v povrchových úrovniach do 3,0 m prevažne charakter slabo priepustných súdržných sedimentov-ílov, ílov štrkovitých, vo väčších hĺbkach 3,0-5,0 m i štrkov, avšak značne zahlinených). Hladina podzemnej vody sa tu nachádza navyše pomerne plytko pod povrchom, cca 2,0-3,0 m p.t., čo možnosť uvažovaného vsaku značne obmedzuje, ak nie úplne vylučuje...

- Nedostatočné poznanie geologických a hydrogeologických pomerov a chýbajúce informácie konkrétneho technického riešenia (jednak samotného cestného telesa, tunela a odkanalizovania) vedú k neobjektívnemu hodnoteniu jednotlivých variantov.
- V prípade razenia tunela je potrebné uvažovať s potenciálnymi prítokmi podzemných vôd, pre ktoré bude tunel vytvárať drén, významný bude i vplyv na režim podzemných vôd, v prípade varianty SPL dôjde pravdepodobne i k vplyvu na krasovú hydrogeologickú štruktúru.
- konkrétny vplyv na podzemné a povrchové vody podmieni následne i náročnosť na monitorovací systém podzemných a povrchových vôd počas budovania i po vybudovaní trasy.
- Výsledné porovnanie vplyvov jednotlivých variantov na horninové prostredie a podzemné a povrchové vody je veľmi všeobecné a neprehľadné, skrýva sa za stupnicou, ktorej kritériá a limitné hodnoty nie sú opäť bližšie objasnené.
- Nedostali sme odpoveď na vplyv na hydrologický režim prameňov a krasových vôd. Nie je posúdený vplyv na prameň potoka Vydrica, ani vplyv na prameň svätej studne v obci Marianka, ďalej vplyv stavby na prietok a kvalitu Rakového potoka, Fandlovského a Fofovského potoka, ktoré zásobujú NPR Šúr prítokom vody, ďalej vplyv stavby na prietok a kvalitu Marianskeho potoka, Račianskeho potoka, Podhájskeho potoka, potoka Strúha a Šúrskeho kanálu, s ktorými sa uvažuje ako konečným recipientom pri vypúšťaní odpadových vôd. Obdobne nie sú bližšie hodnotené ani kvalita a hydraulické parametre horninového podložia v uvažovaných úsekoch priameho vsaku do podložia. **Uvedené informácie požadujeme doplniť na základe výsledkov geologických prieskumných prác.**
- Správa sa nezaobrá posúdením seizmických a tektonických rizík. Na verejnom prerokovaní dňa 12.5.2011 v Lozorne spracovateľom Správy bolo potvrdené, že do Marianky sa uvažuje s celkovým vyústením odpadových vôd z tunela. Táto skutočnosť nebola v správe zvlášť spomínaná, ani hodnotená. Uvedenú informáciu požadujeme bližšie technicky špecifikovať.
- **Okrem vyššie uvedených požadovaných prieskumov v trase diaľnice (geologický a hydrogeologický) odporúčame i realizáciu geofyzikálneho prieskumu – posúdenie seizmických a tektonických rizík.**
- **V zmysle dosiahnutých výsledkov uvedených prieskumov je potrebné navrhnúť a zrealizovať kompenzačné opatrenia.**

Pripomienky k bodom 29 rozsahu: Uviesť do grafických príloh mapu ÚSES s vyznačením regionálnych a nadregionálnych biokoridorov.

K bodu 30 rozsahu : Uviesť do grafických príloh priemet platných ÚP Bratislavy, mestských častí Bratislavy a dotknutých obcí.

- Správa neobsahuje samostatnú prílohu prvkov ÚSES, čo nepriamo potvrdil aj spracovateľ na verejnom prerokovaní v Bratislave. Grafická príloha 3 nie je úplná, nie sú v nej uvedené všetky dôležité prvky ÚSES - konkrétne nadregionálny biokoridor NRBK 23 vedúci súbežne s vodnými tokmi Malý Dunaj a Šúrsky kanál, v trase ktorého je umiestnená navrhovaná diaľnica. **Požadujeme dopracovať posúdenie vplyvu na ekologický systém stability územia, ako dôsledok obmedzenia parametrov nadregionálneho biokoridoru vplyvom diaľnice a dopracovať mapu ÚSES podľa metodiky platnej v SR.** Požiadavka v bode 29 tak nebola splnená.

- Požiadavka v bode 30 nebola splnená. Grafická príloha č.6 neobsahuje priemet platných územných plánov mesta Bratislava a jej mestských častí, mesta Svätý Jur a obce Chorvátsky Grob a Marianka. Toto považujeme za zásadný nedostatok. Z toho vyplývajú aj nesprávne závery správy ohľadom dopadu na zdravie obyvateľov dotknutých obcí, vplyv hluku na rozvojové územie, znehodnotenie majetku občanov... Správa sa dokonca nezaobera ani plánovanými dopravnými ťahmi regionálneho významu, čo skresľuje závery nulového riešenia a ako aj smerového dopravného zaťaženia napríklad z Chorvátskeho Grobu cez Vajnory do mesta. Nie je doriešená civilná ochrana obyvateľstva Vajnor, pre ktorých je určená v súčasnosti úniková trasa smerom do NPR Šúr.
- Priemet zástavby obytných sídel v súčasnom období, ako i priemet uvažovanej zástavby v zmysle územného plánu dotknutých obcí (Marianka, Vajnory) požadujeme dopracovať k uvažovanému zámeru detailnejšie v mierke 1:5 000, ako už bolo uvedené v pripomienkach k bodu 15.

Pripomienky k bodu 36 rozsahu: Vyhodnotiť vplyvy diaľnice na poľovné revíry v dotknutej oblasti.

- V hodnotení vplyvu na poľovné revíry v kapitole C.III.16 sa uvádza „jeho významné rozdelenie a narušenie spojitosti“, pričom v rozpore s týmto tvrdením je v multikriteriálnom hodnotení uvádzané, že vplyv na faunu, flóru a biotopy je bez významného zásahu, čo je v priamom rozpore.

Pripomienky k bodu 40 rozsahu: Vyhodnotiť vplyv diaľnice na lokalitu Vrchná hora a Vajnorská hora.

- Spracovateľ opomenul skutočnosť plánovaného vyhlásenia chráneného areálu Vrchná hora a neposudzoval detailnejšie vplyv stavby na toto chránené územie, chýba aj v inventarizácii flóry – nachádzajú sa tu vzácne druhy rastlín.

## ZÁVER:

Podľa nášho názoru predložená správa nespĺňa rad zákonných podmienok. Nezdôvodňuje samotný spomínaný účel stavby, a to odvedenie tranzitnej dopravy. Nemá dostatočnú preukaznú a vypovedaciu schopnosť na objektívne porovnanie posudzovaných variant. Nedostatočne hodnotí vplyvy na životné prostredie, ako i samotné obyvateľstvo. Časť vykonaného posúdenia na obyvateľstvo (hluková štúdia) nie je spracovaná v zmysle platnej legislatívy, čo je zásadným nesplnením požiadaviek stanovených v Zákone č. 355/2007 a súvisiacej legislatívy pre posudzovanie hluku vo vonkajšom prostredí a znižuje tak i jej vypovedaciu hodnotu.

Nedáva odpovede na mnohé špecifické požiadavky uvedené v rozsahu hodnotenia.

Namiesto toho EIA nahrádza tieto povinné časti vyjadreniami, že jednotlivé a konkrétne vplyvy budú doriešené v ďalšej etape doplnkovými štúdiami, (napr. podrobný geologický a hydrogeologický prieskum, stanovenie konkrétnych protihlukových opatrení..). Ich dosiahnuté výsledky však v danom prostredí (rôznorodosť geologických a hydrogeologických pomerov) budú vplývať na technickú, časovú náročnosť a priamo tak i na finančné zhodnotenie danej stavby (ťažobné a výkopové práce, odvedenie odpadových vôd, potenciálnych prítokov podzemných, krasových vôd...)

Nejasnosť konkrétnych geologických a hydrogeologických pomerov a tým aj nejasnosť dopadu navrhovaného technického riešenia na vybrané zložky životného prostredia (horninové prostredie, podzemná a povrchová voda z hľadiska kvantity i kvality) tak neumožňuje akceptovať ani predkladané ekonomické náklady na investíciu, ktoré sa môžu výrazne líšiť od uvedených odhadov.

Zásadným problémom predloženej správy je nedostatočné popísanie účelu stavby a jej dôkladné dopravné opodstatnenie. Napriek vyjadreniu, že tunel má riešiť tranzitnú dopravu (v správe sa uvádza, že má previesť dopravu do Čiech a Maďarska) sa pomerne

výrazne argumentuje odľahčením dopravnej situácie v Bratislave, na čo však v správe chýbajú objektívne dopravné analýzy. Pokiaľ je cieľom investície aj odľahčenie dopravy v Bratislave, je nevyhnutné rovnocenne posudzovať aj južnejší variant Krasňany - Lamač. Argument, že tento variant predstavuje trasu mestskej komunikácie neobstojí. Trasa variantu Marianka-Vajnory je tiež preklasifikovaná pôvodnou trasou mestského nultého okruhu na diaľničný približne pred 6 rokmi.

S pozdravom

Ing.Dušan Statelov  
predseda občianskeho združenia

Príloha:

Obr.1 – možnosti zníženia trasy diaľnice Marianke

Podpisová listina občanov, ktorí súhlasia so stanoviskom občianskeho združenia



Príloha č.1.

