



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Ministerstvo životného prostredia SR
Sekcia posudzovania vplyvov na životné
prostredie
Odbor posudzovania vplyvov na životné
prostredie
Mgr. Anton Čaja, PhD.
Námestie Ľudovíta Štúra 1
812 35 Bratislava

Vaše číslo/zo dňa
188/2021-1.7/ac
44429/2021
6.8.2021

Naše číslo
1235/559/2021

Vybavuje/linka
starosta

Mariánka
8.10.2021

VEC: Stanovisko k návrhu rozhodnutia D4-EIA

Posielame Vám naše doplnené stanovisko, ktoré sme vypracovali po doručení oznámenia o predĺžení lehoty na vyjadrenie o 30 dní.

Toto stanovisko nahrádza predošlé stanovisko 1107/559/2021.

Obsah stanoviska:

- 1. Úvod**
- 2. Požiadavky na úpravu Rozhodnutia**
- 3. Pripomienky k vyhodnoteniu našich pripomienok**

Ing. Eugen Jeckel
zástupca starostu

Prílohy:
č.1 – Doprava



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

a) Úvod

Zlý prístup pri príprave tunela D4:

Viac ako 15-ročná príprava tunela D4, t.j. severnej časti nultého okruhu Bratislavy je poznačená nekvalitnou prípravou podkladov, absenciou dopravného zdôvodnenia ako aj akejkolvek verejnej diskusie.

Súčasná fáza je poznačená naviac zlým rozhodnutím MŽP spočívajúcom v okliešení variant zo strany MŽP v štádiu Stanovenia rozsahu hodnotenia. Tým MŽP za asistencie NDS zabránilo objektívnemu porovnaniu viacerých variant trás.

Kvôli dlhodobu nešťastnému prístupu pri plánovaní tunela D4, aj zo strany MŽP, MŽP v štádiu stanovenia rozsahu hodnotenia D4 začiatkom roku 2017 vážne pochybilo.

MŽP SR ponechalo posúdenie variantov V4, V5 a V6 na rozhodnutí NDS ako dobrovoľné, kvôli čomu neboli v EIA porovnané aspoň dve rôzne trasy tunela plnohodnotne, a teda nie je z čoho vyberať. Z predložených materiálov je zjavná snaha tendenčne dokázať vhodnosť trasovania tunela pri Marianke.

Podrobnejšie argumentácia k doprave je uvedená v Prílohe č.1 tohto listu.

Naopak MŽP akceptuje "dobrovoľnú variantu" V3a, napriek tomu, že v rozsahu stanovenia rozsahu hodnotenia nebola vôbec uvedená, čo sa nám javí ako nezákonné.

V dôsledku zúženia všetkých posudzovaných variant iba na jednu, hodnotenie vplyvov na životného prostredie neslúži svojmu zákonnému poslaniu - výberu najvhodnejšej trasy, ale len potvrdeniu vopred vybranej trasy, resp. zdokladovaniu správnosti politického rozhodnutia pred 20-tich rokov.

Okrem toho najdôležitejšie záverečné **multikriteriálne vyhodnotenie** viacerých „pseudovariant“ je natoľko **tendenčné** (viď naše konkrétne pripomienky k EIA), že vypracovanie odborných analýz sa javí ako zbytočné.

Slabé dopravné odôvodnenie verzus verejnú investíciu

Máme odôvodnené obavy, že **vybudovanie tunela D4 neprispieje k citel'nému zlepšeniu dopravy Bratislavy**. Tomu by pomohlo **vylepšenie radiálnej dopravy** do a z Bratislavy, napr. plánovaným rozšírením D2 na šesť-pruh, a vybudovaním mimoúrovňových ťahov v rámci Bratislavy. Podľa objektívnych údajov zo sčítania dopravy z rôznych zdrojov by v súčasnosti tunel D4 využilo bez administratívneho umelého presmerovania iba menej ako 2 tis kamiónov.

Pokiaľ cez tunel pôjde iba doprava, ktorej sa trasy skrátia, bude jeho využitie kamiónovou dopravou veľmi nízke (2 tis kamiónov). To síce nemá negatívne dopady na životné prostredie ale spôsobí to neefektívnosť vynakladania verejných financií. **Vybudovanie tunela D4 bolo vyhodnotené ako nenávratná a neefektívna dopravná investícia aj v strategickom dokumente RPUM BSK**. Konkrétne v pláne implementácie RPUM BSK bol tunel Karpaty v trase cez Marianku zaradený pre všetky časové horizonty medzi červené projekty, pri ktorých bolo odporučené sa nimi momentálne podrobne nezaoberať, prípadne preveriť ich efektívnosť v budúcnosti. Tunel Karpaty v trase cez Marianku bol v RPUM BSK hodnotený v komplexnom multikriteriálnom hodnotení spolu so všetkými identifikovanými plánovanými dopravnými projektami na území Bratislavského kraja, pričom súčasťou hodnotenia boli ekonomické aj environmentálne aspekty.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Doplnené dopravné analýzy sú spracované nekvalitne. Naviac aj predložené dopravné analýzy dokazujú slabú dopravnú opodstatnenosť navrhovanej trasy tunela, nielen z pohľadu chýbajúceho napojenia na S8 na rakúskej strane ale aj problematickým dopravným účelom na slovenskej.

Pokiaľ bude cez tunel presmerovaná celá kamiónová doprava z D2, dôjde k výraznému umelému navýšeniu najazdených kilometrov o 18,5 km, čím dôjde k navýšeniu produkcie exhalátov, ktoré v EIA nie sú explicitne uvedené. Ich odhadovaná nadbytočná produkcia je cez 200 ton CO₂ denne, čo je v príkrom rozpore so záväzkami SR vyplývajúcich z Parížskej dohody - bez návrhu ich kompenzácie.

Nezohľadnené emisie CO₂

Pri presmerovaní všetkej nákladnej dopravy z D2 v objeme 16 tis kamiónov denne, vďaka predĺženiu trasy o 18,5 km, nadbytočná doprava vyprodukuje denne navyše 240 t CO₂ – ročne 97 kton CO₂, čo však v EIA nie je zohľadnené ani pri multikriteriálnom hodnotení. Je to v rozpore so záväzkom Slovenska vyplývajúcich z Parížskeho dohovoru o zabránení klimatickým zmenám - bez návrhu na ich kompenzáciu.

vozidiel navyše	km navyše	km navyše	kg CO ₂ /km	t CO ₂ denne	t CO ₂ ročne
16 000	18,5	296 000	0,9	266	97 236

Dopravná analýza nespomína dopad nižších mýtnych poplatkov v SR oproti Rakúsku, ktoré majú za dôsledok presun veľkej časti európskej kamiónovej dopravy cez Slovenskú D2.

Nedávno súd v Rakúsku vydal rozhodnutie, v ktorom dal za pravdu ochranárom v spore o trasovanie S8 cez hniezdisko vtáka Triela, ktoré navrhovateľ navrhoval inovatívne "premiestniť" mimo plánovanej trasy a túto trasu zrušil.

Upozorňujeme na skutočnosť, že posudkár (Mgr. Sekerčák) bol jedným z hlavných riešiteľov tímu spoločnosti HBH Projekt spol. s r.o., organizačná zložka Slovensko, Banská Bystrica, ktorá v období 2010 spracovala Správu o hodnotení činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pre danú stavbu „Diaľnica D4, Ivánska sever – Záhorská Bystrica“.

Vzhľadom na uvedenú skutočnosť máme za to, že MŽP SR ako príslušný orgán výberom spracovateľa posudku v danom prípade nepostupovalo v zmysle § 36 zákona 24/2006 Z.z., ktorý jednoznačne stanovuje, kto môže a kto nemôže vypracovať odborný posudok k navrhovanej činnosti. (konkrétne : "Na vypracovaní odborného posudku sa nemôže podieľať osoba, ktorá sa podieľala na vypracovaní zámeru, správy o hodnotení činnosti alebo oznámenia o zmene navrhovanej činnosti"). **Predložený odborný posudok je tak vypracovaný v rozpore so zákonom č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, prezentované závery v posudku tak nemusia byť objektívne.**



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

*Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica
Správa o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie*

C.XI. ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ PODIEĽALI

Mgr. Tomáš ŠIKULA HBH Projekt spol. s r.o. +420 544 520 530 (t.sikula@hbh.cz)

(Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.24/2006 Z.z.)
(Odborne spôsobilá osoba podľa zákona č.543/2004 Z.z.)

Mgr. Marek Sekerčák HBH Projekt spol. s r.o. +421 484 716 037 (m.sekercak@hbhprojekt.sk)

Mgr. Adriána Klimeková HBH Projekt spol. s r.o. +421 484 716 037 (a.klimekova@hbhprojekt.sk)

Vysporiadanie sa s našimi pripomienkami zo strany hodnotiteľa je:

a) Nedostatočné

Veľké množstvo aj závažných odborných pripomienok bolo niekde aj bez akéhokoľvek vysvetlenia uvedených ako irelevantných, čo vyplýva už na prvý pohľad z rozsahu textu našich pripomienok a rozsahu textu hodnotiteľa. Podrobnejšie nižšie v bode 3).

b) Neúplné

V spise nie sú zverejnené všetky podkladové štúdie jednotlivých odborníkov – hluková štúdia p. Ing. Milan Drahoš, hydrogeológia RNDr. Malík, ako aj podklady ostatných odborných posudkov, takže nie je možné overiť zhodu stanoviska hodnotiteľa so stanoviskami špecialistov. Uvedené podklady majú byť súčasťou celkovej zverejnenej dokumentácie k posudku. Uvedený postup je podľa názoru v rozpore so zákonným postupom. Z pripomienok neboli prenesené žiadne obrázky, ktoré obsahovali dôležité informácie, bez ktorých nie je možné považovať pripomienky za kompletné.

c) Neoveriteľné

Pokiaľ sú aj hodnotiteľom pripomienky uvedené ako akceptované, nie je žiadny odkaz, v ktorej časti doplnenej/zmenenej dokumentácie bola pripomienka zo strany NDS zapracovaná, resp. čo bolo v projekte na základe akceptácie pripomienky zmenené, alebo do akej záväznej podmienky záverečného stanoviska sa akceptovanie pripomienky konkrétne premietlo.

d) Neobjektívne

Hodnotiteľ prevzal názorové postoje prezentované vo vyjadrení k pripomienkam predkladateľa NDS, ktoré bez porozumenia obsahu vyhodnotil ako tendenčné a neobjektívne. Očakávali by sme, že hodnotiteľ objektívne a nezaujato zareaguje.

e) Neprípustná etapizácia

Pri vyhodnotení veľkého počtu pripomienok sa posudzovateľ odvoláva na etapizáciu prác, pričom nie vo všetkých bodoch je možné riešiť pripomienky v ďalšej etape projektovej dokumentácie, ale je potrebné jej riešenie zabezpečiť v rámci EIA.

Je na škodu, že odborné pripomienky, ktoré pre naše občianske združenie zdarma vypracoval rad špičkových



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

odborníkov, NDS ani MŽP nevyužilo na skvalitnenie prípravy EIA, dokonca ich NDS označilo za tendenčné.

Z uvedených dôvodov požadujeme:

Aby bol:

- 1. Posudok vrátený na dopracovanie ako neúplný a nedostatočný**
- 2. Výber posudkára prebehol v súlade s §36 zákona č.24/2006 Z.z.,**
- 3. Boli sprístupnené všetky dielčie štúdie vypracovaných jednotlivými odborníkmi v oblastiach**
 - a. Hluk**
 - b. Odpady**
 - c. Hydrogeológia**
 - d. Ochrana zdravia a rozptylové pomery**

a do rovnocenného posudzovania boli zahrnuté všetky alternatívne trasy tunela V4, V6 (varianty navrhovanej činnosti).

**Pokiaľ nedôjde k náprave
trváme na požiadavke vydať nesúhlasné stanovisko.**



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

b) Požiadavky na úpravu rozhodnutia

Návrh záverečného stanoviska zbytočne uvádza kogentné ustanovenia zákonov, čím sa zbytočne stanovisko predlžuje a zneprehľadňuje. Podmienky nie sú radené podľa priorít, ale byrokraticky v nejasnom poradí.

Dôležité podmienky sú často formulované podmienične nezáväzne.

Kľúčová podmienka na presun depónie rúbaniny a stavebného dvora medzi Bratislavskú cestu a diaľnicu D2 je definovaná tak, že k posunu vôbec nemusí prísť, nakoľko definuje umiestnenie medzi kolmo na seba smerujúce trasy(!) D4 voči Bratislavskej ceste medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou.

V prípade vydania súhlasného rozhodnutia, žiadame o

- a) Vypustenie kogentných ustanovení vyplývajúcich z rôznych zákonov
- b) Zmenu znenia niektorých bodov navrhovaného rozhodnutia
- c) Doplnenie nových bodov nasledovne
- d) Zmenu poradia bodov na základe dôležitosti – dôležité na začiatok, menej závažné na koniec.

V prípade realizácie navrhovaného úseku D4 cez Mariánku požadujem, aby MŽP SR odporučilo variant V3 s podúrovňovým vedením diaľnice pod cestou I/2. NDS preferuje variant s nadúrovňovým vedením diaľnice s odôvodnením, že v takomto prípade nebude nutné meniť niveletu dnešného úseku D4 prevádzkovaného v polovičnom profile. Dovoľujem si vyjadriť osobné presvedčenie, že pri investičných nákladoch na výstavbu tunela spôsobí prebudovanie niekoľkých stoviek metrov cesty minimálne navýšenie celkových nákladov na projekt. Vedenie D4 pod cestou I/2 umožní nižšiu niveletu diaľnice, čím sa zjemní dopad na vzhľad krajiny, zníži sa šírenie hluku a emisií. Na tomto mieste chcem tiež upozorniť, že v multikriteriálnom hodnotení je pri bode „Harmónia trasy s krajinou“ horšie hodnotenie variantu V3 oproti V3a, pričom na to neexistuje žiaden objektívny dôvod. Multikriteriálne hodnotenie takýmto spôsobom umelo zvýhodňuje variant V3a oproti V3. Nulový variant má tiež neodôvodnene zlé hodnotenia pri viacerých bodoch, pričom logicky by mal nulový variant pre obec Mariánka znamenať najmenšie, resp. žiadne negatívne dopady na životné prostredie.

Žiadame nasledovné úpravy:

„2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona príslušný orgán **súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa realizačného variantu V3 (križovanie D4 popod MUK I/2) s umiestnením zariadenia staveniska, depónie na nakladanie rúbaniny a všetkej stavebnej výroby v území medzi diaľnicou D2 a miestnou komunikáciou I/2 Bratislavská cesta.**“

Bod 120) žiadame preformulovať nasledovne:

„Umiestniť zariadenie staveniska, medzidepóniu na nakladanie a uloženie rúbaniny a všetku stavebnú výrobu na územie medzi diaľnicou D2 a miestnou komunikáciou (MUK) I/2 Bratislavská cesta.

Pri začiatku razeného tunela (pri obci Mariánka) môžu ostať len nevyhnutné vodohospodárske objekty na úpravu vody a nevyhnutné elektrozariadenia a rozvody elektrickej energie vrátane plochy pre zmontovanie raziaceho stroja.“

Bod 142) žiadame preformulovať nasledovne:



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

V rámci projektovej prípravy a výstavby je potrebné zachovanie kontinuity (funkčnosti) všetkých existujúcich aj plánovaných dotknutých turistických chodníkov a cyklotrás plánovanou výstavbou diaľnice D4, vrátane plánovanej cyklotrasy v smere do Stupavy.

Bod 65) žiadame preformulovať nasledovne:

V ďalších stupňoch povoľovacieho procesu zabezpečiť realizáciu okolitých „dopravných“ investícií požadovaných MČ Z. Bystrica:

- vybudovanie pripojovacích a odbočovacích pruhov,
- na ceste I/2 vložiť 2 okružné križovatky s 2 pruhmi na okruhu,
- v okružnej križovatke 1 na ceste I/2, je potrebné realizovať samostatný bypass v smere Stupava - diaľnica D4.

Bod 66) žiadame preformulovať nasledovne:

Pri západnom portáli tunela Karpaty vybudovať zemné valy v minimálnej výške 6 m nad niveletou diaľnice po oboch stranách komunikácie od vyústenie tunela po križovanie s cestou I/2.

Bod 70) žiadame preformulovať nasledovne:

V rámci ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie (DÚR) zabezpečiť prípravu vybudovania diaľničného privádzača Stupava sever z diaľnice D2 za Stupavou smerom na Vysokú pri Morave.

Bod 73) žiadame preformulovať nasledovne:

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) zabezpečiť realizáciu novej križovatky kruhovej alebo riadenej so samostatným odbočovacím pruhom na odbočke do Mariánky za čerpacou stanicou Slovnaft v Záhorskej Bystrici.

Bod 73) žiadame preformulovať nasledovne:

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) zúžiť ochranné pásma diaľnice D4 v presypanej časti na 20 m s možnosťou vybudovania verejnej občianskej vybavenosti ako zberného dvora, kompostoviska, cintorína, ihriská a pod.

Bod 75) žiadame preformulovať nasledovne:

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) realizovať protihlukové steny na upravenej časti cesty I/2 zo strany obce Mariánka.

Bod 76) žiadame preformulovať nasledovne:

V rámci projektovej prípravy zabezpečiť použitie, tzv. tichého asfaltu na všetkých nových úsekoch trasovania diaľnice D4 a cesty I/2.

Žiadame doplniť nový bod:



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

V rámci projektovej prípravy zabezpečiť preloženie vedenia vysokotlakého plynu DN700 4MPa mimo katastra obce Marianka za trasu D4 smerom k Stupave, v spolupráci s SPP Distribúcia.

Žiadame doplniť nový bod:

V rámci projektovej prípravy zabezpečiť vybudovanie vodovodu v dotknutej zóne v oblasti pri futbalovom ihrisku s tlakovou stanicou a rozšírenie (vybudovanie nového) vodojemu na zabezpečenie zásobovania obyvateľstva pitnou vodou a privedenie novej vetvy vodovodu zo Záhorskej Bystrice do spodnej časti Marianky popri Karpatskej ceste.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

c) Pripomienky k vyhodnoteniu našich pripomienok zo strany hodnotiteľa a predkladateľa

Vyjadrenie posudzovateľa:

20. Obec Mariánka, Školská 32, 900 33 Mariánka (list č. 207/72/2020 zo dňa 07.02.2020, ktorým obec Mariánka požiadala MŽP SR o predĺženie lehoty o 15 dní vzhľadom na rozsiahlu stavbu, t.j. do 25.02.2020)

Odpoveď MŽP SR (list č. 357/2020-1.7/rc 9750/2020 zo dňa 12.02.2020, v ktorom MŽP SR uvádza, že nie je oprávnené predĺžiť lehotu, lebo táto je stanovená zákonom.)

Stanovisko obce Mariánka (list č. 209/129/2020 zo dňa 10.02.2020, odoslané dňa 10.02.2020, doručené dňa 11.02.2020)

Obec Mariánka týmto deklaruje svoj záujem vypracovať a zaslať príslušnému orgánu stanovisko k Správe o hodnotení pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“.

Ich základné stanovisko posielajú v zákonnej lehote, t.j. po uplynutí 30 dňovej lehoty od doručenia, ktorá pripadlo na 9.2.2020 nedeľu, takže ho zaslali 10.2.2020.

Avšak vzhľadom na veľký rozsah správy o hodnotení viac ako 1000 strán a množstvo výkresov a celkovú odbornú náročnosť predmetnej navrhovanej činnosti a súvisiacej dokumentácie, krátku dobu od Verejného prerokovania v Mariánke, ktoré sa konalo 6.2.2020, kde sme sa prvýkrát dozvedeli niektoré nové skutočnosti (smerovanie exhalátov do portálov, 100 m otvorený úsek počas zasypania vonkajšej časti, konštrukcie technológie vetrania), ako aj úprimnú snahu zachytiť v stanovisku názory, pripomienky i výhrady čo najširšej časti obyvateľov našej obce, vás v zmysle §28 Zákona o správnom konaní č. 71/1967 Zb., žiadame MŽP o možnosť doplnenia odborných stanovísk v dodatočnej lehote 14 dní od zaslania tohto stanoviska. Zároveň Vás žiadame, aby ste na doplňujúce stanovisko, ktoré doplníme do 21.2.2020 prihliadali, akoby bolo doručené v zákonnej lehote.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Na stanovisko doručené aj po zákonom stanovenom termíne je prihliadané.

V dôsledku zlých skúseností dôsledkov príliš Voľnej zmluvy medzi štátom a dodávateľom na Južnú časť D4 požadujeme, aby nám vlastník diela, Slovenská republika, resp. zástupca stanovený v zmysle znenia príslušnej legislatívy, poskytol prostredníctvom

legislatívne stanovenej možnosti Verejný príslub, že zástupcovia obcí a verejnosti budú môcť dohliadať na prenesenie dohodnutých technických riešení aj do tendrovej dokumentácie.

Žiadame aby súčasťou verejného príslubu bola jasná deklarácia, že varianty V1 a V2, v ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácie, nebudú uvažované.

ÚVOD

Hlavným účelom trasy tunela D4 pri Mariánke je odľahčenie Bratislavy od tranzitnej dopravy v objeme zhruba 30-50 tisíc áut denne a napojenie na neistú Rakúsku S8.

Väčšina negatívnych dôsledkov tejto trasy počas jej budovania bude na pleciah Mariánky a sčasti aj Záhorskej Bystrice a Stupavy.

Atmosféru v obci príznačne dotvára skutočnosť, že v čase, kedy má Mariánka akceptovať výrazné zhoršenie svojho životného prostredia v prospech zlepšenia životného prostredia v Bratislave, jej Bratislava zrušila



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Marianke mestský spoj MHD č.37.

Počas prevádzky bude do čistého prostredia Marianky a príslých lesov privedená nová nepretržitá produkcia exhalátov z 30-50 tisíc áut denne, oplachových vôd z ciest, spolu s hlukom a vyšším dopravným zaťažením miestnych komunikácií.

V tomto kontexte je umiestnenie staveniska a medzisklady rúbaniny do tesnej blízkosti Marianky z pragmatických ekonomických a prevádzkovo technických dôvodov voči "obetovanej obci" necitlivé až trúfalé.

Za zmienku, pri argumentácii o efektívnom vynakladaní verejných zdrojov stojí fakt, že keby sa rúbanina z tunela D4 použila na budovanie južnej časti D4, ušetrilo by to štátu stá milióny eur.

V kombinácii s budovaním ekoduktov z vytlačenej rúbaniny ďaleko od postihutej oblasti dokonca až v Lozorne a Lamači je zrejmé, že spracovatelia si neuvedomujú plný dosah na zhoršenie kvality života v Marianke, kde sa presťahovali veľké počty ľudí za čistým životným prostredím, pričom preinvestovali často aj celoživotné úspory.

Tým, že sa spracovateľ rozhodol nezaraďiť do rovnocenného posudzovania aj iné trasy tunela (V4, V5 a V6), ktoré sú v úvode hodnotenia vyznačené, bol podľa nás porušený základný princíp posudzovania vplyvov na ŽP a spracovateľ tak znemožnil bez adekvátnych dôvodov rovnocenne posúdiť vplyvy všetkých navrhnutých trás na okolité zložky životného prostredia a dotknutého obyvateľstva.

Na verejnom prerokovaní v Marianke 6.2.2020 prezentovaný argument, že spracovateľ šetril verejné finančné prostriedky tým, že vylúčil z posudzovania ďalšie realistické varianty (V4 až V6), ktoré môžu mať výrazne priaznivejší dopad na životné prostredie, je porušením základných princípov posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Z uvedených dôvodov požadujeme, aby bola dokumentácia vrátená na dopracovanie a do rovnocenného posudzovania boli zahrnuté všetky alternatívne trasy tunela, vyznačené v kapit. A.II.9 SoH (variant navrhovanej činnosti).

Na základe uvedených nedostatkov žiadame vydať k navrhovanej EIA negatívne stanovisko MŽP.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Rovnocenne boli posúdené varianty definované v rozsahu hodnotenia. Varianty V4, V5 a V6 boli zvažované a ich nezaraďenie do procesu posúdenia bolo v Správe o hodnotení vysvetlené (podľa nášho názoru nedostatočne, tak ako je uvedené v kapitole 3.1).

OBEC MARIANKA:

Varianty V4, V5 a V6 na základe rozhodnutia MŽP k Rozsahu hodnotenia z roku 2017 boli definované ako dobrovoľné. NDS sa rozhodol uvedené varianty do hodnotenia nezaraďiť. Rovnocenne posúdené boli iba varianty s rovnakou trasou.

Doprava verzus životné prostredie

Zdravé životné prostredie, čistý vzduch, dostatok vody, zachovanie lesov je pre ľudí nemenej dôležité ako zabezpečenie plynulejšej dopravy resp. odklonenie časti dopravy z iných ciest.

V tunelom D4 dotknutej oblasti v okolí Marianky sa nachádza chránené vtáčie územie a rekreačne intenzívne využívané lesy. Tieto budú poškodené trasami obslužných ciest, konštrukciou min. 3 stavebných objektov s výdychmi a exhalátmi.

Marianka je známa čistým vzduchom, čo viedlo aj k plánom vybudovania ústavu na liečbu respiračných chorôb. Po privedení dopravy 30-50 tis automobilov denne do tohto čistého prostredia bude takto čistý vzduch minulosťou.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Mariánka je najznámejším pútnickým miestom aj vďaka "zázračnému prameňu" - Svätej studni. Ako ukazuje štúdia EIA existuje riziko poklesu spodných vôd až do 4,5 m, čo môže viesť k vyschnutiu prameňa svätej studne a spodnej vody v celom okolí. Pri závažnom poklese hladiny spodných vôd v posledných rokoch na celom území Slovenska nejde o drobnosť.

Najhoršia situácia môže nastať pri cyklickej metóde a hlavne pri neplánovanom prerušení stavby bez vybudovaného tunela. To by spôsobilo podľa EIA odvodňovanie kopca prietokom vody až 280 l/s.

Trasa tunela križuje tok potoka Výdrica, pričom stavba tunela môže vážne negatívne zasiahnuť do vodných pomerov v celej oblasti.

Mestské zastupiteľstvo Bratislavy zahájilo proces vyhlásenia Prírodnej rezervácie „Pramene Výdrica“, (uznesenie 1212/2018) <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/mestske-zastupitelstvo-hlavneho-mesta-sr-bratislavy-zasadnutie-27092018/bod-116ab/>) ktorej v najhoršom prípade hrozí vyschnutie.

Zákon EIA a Aarhuský dohovor

Zmyslom EIA v zmysle §2 písmená a) až e) hovoria o potrebe účinne zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia, zabezpečiť účinné opatrenia na elimináciu dopadov. Slovensko sa navyše pripojilo k Aarhuskému dohovoru, ktoré ho zaväzuje k rešpektovaniu pripomienok.

Najdôležitejším bodom EIA je multikritériálne porovnanie variantov. To v podstate „vynáša rozsudok“ o tom, ktorý variant sa bude realizovať. Toto hodnotenie v EIA na D4 však javí znaky subjektívnych zásahov a úpravy kritérií v záujme výberu vopred vybraného variantu.

Pri multikritériálnom hodnotení sa používajú kritériá pre účelovo vybranú skupinu obyvateľstva. Preto napríklad nulový variant, to je keby sa žiadna stavba nerealizovala, napríklad v položke Harmónia s prírodou je nelogicky hodnotená horšie ako napr. V3.

Je otázne, či sa berie do úvahy obyvateľstvo bratislavského kraja vrátane Bratislavy, alebo obyvateľstvo Mariánky. Pokiaľ ide o obyvateľov iba priamo dotknutých obcí, nulový variant nemôže vychádzať lepšie.

Predložená EIA nenaplní zmysel zákona o nájdení optimálneho riešenia s minimalizáciou dopadov a kompenzačnými opatreniami.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Vyššie uvedená pripomienka k multikritériálnemu hodnoteniu nie je relevantná. Každé multikritériálne hodnotenie je nastavené vopred s cieľom objektivizácie pohľadu na výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA:

S uvedeným vyjadrením posudzovateľa nesúhlasíme, nakoľko sa vôbec nevenoval overeniu pravdivosti a objektívnosti multikritériálneho hodnotenia, ktoré je agregujúcim vyhodnotením rôznych vplyvov. Toto je vo viacerých kritériách zjavne nesprávne a bez jeho objektivizácie NIE JE MOŽNÉ k vypracovanej správe vydať súhlasné stanovisko.

Vzhľadom na rozsah dopadov stavby tunela D4 na životné prostredie - ako najdlhšieho tunela na Slovensku v dĺžke 12 km s rozpočtom 1,07 mld Eur žiadame o to aby hodnotenie pripomienok k EIA bolo zabezpečené komisiou zloženou z odborníkov z rôznych profesií a nie jedným jediným hodnotiteľom, ktorý nemôže byť kompetentný zhodnotiť tak rozdielne aspekty posudzovania ako je hydrogeológia, seizmicita, hodnotenie dopravných intenzít, exhaláty, hluk, organizácia dopravy a podobne.

Požadujeme, aby zhodnotiteľ predloženej Správy o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. bol vzhľadom na technickú náročnosť stavebného diela a komplikované geologické a hydrogeologické pomery vytvorený tímom hodnotiteľov - expertov z oblasti geotechniky, razenia podzemných diel, inžinierskej geológie a hydrogeológie,



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

dopravy, vzduchotechniky, hlukovej a emisnej záťaže, ochrany prírody a krajiny a posúdenia zdravia obyvateľstva.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavka je relevantná a bola akceptovaná, posudok spracováva skupina posudzovateľov, tak ako je uvedené v kapitole 1.1.1..

OBEC MARIÁNKA: Oceňujeme zapojenie viacerých odborníkov z rôznych oblastí. V zostave odborníkov chýbal špecialista na dopravu, odbornosť pre líniové stavby je nedostatočná. Pôvodné stanoviská odborníkov nie sú súčasťou zverejnených dokumentov a nie je možné overiť ako hodnoverne hodnotiteľ pretransformoval do záverečného posudku.

Obec Mariánka je vzhľadom na:

- veľmi tesné vedenie trasy tunelového úseku D4 pri Marianke - iba 150 m
- veľmi nevhodne navrhnuté umiestnenie depónie a stavebného dvora najviac postihnutou obcou výstavbou a prevádzkou diaľničného tunela D4. **Nezpracovanie pripomienok obcí:**

Napriek viac ako 10 rokom pripomienkovania projektu vedením obce Mariánka aj dotknutou verejnosťou, predložená dokumentácia EIA ani po takom dlhom čase nenavrhuje dostatočné opatrenia na elimináciu závažných negatívnych dopadov na životné prostredie, a v niektorých častiach je odborne málo kvalitne spracovaná. Neobsahuje takmer žiadne kompenzačné opatrenia.

To dokumentuje absenciu snahy vysporiadať sa v rámci EIA s negatívnymi dopadmi na životné prostredie.

V priebehu roka 2019 NDS pozvala starostov dotknutých obcí na 3 stretnutia, kde predstavila nové informácie o technickom riešení. Predložená dokumentácia nás presvedčila o tom, že išlo iba o jednostranné informovanie zo strany NDS. Na stretnutiach vznesené pripomienky starostov totiž do projektu EIA vôbec neboli zapracované: ako napríklad požadovaný odsun stavebného dvora, vybudovanie prekrytia odkrytého úseku v prvej fáze a iné.

24 hodinová prevádzka spracovania horniny aj pri TBM metóde aj jej nepretržitý odvoz v tesnej blízkosti obce spôsobí neznesiteľnú záťaž v tesne dotknutej obývanej oblasti Marianky. NDS v tesnej blízkosti Marianky smerom na Stupavu plánuje vybudovať priemyselnú zónu s výrobnou betónových prefabrikátov, dodrvovaním horniny, nakládkou a

obrovskú depóniu vyťaženej horniny, s ktorou bude potrebné 24 hodín manipulovať. (Lietavská Lúčka skombinovaná so Žabím Majerom).

A. Žiadame o posúdenie trasy D4 bližšie k Bratislave v záujme vyššieho dopravného využitia a možnosti združenia investícií s mestským polokruhom

Účelnosť vynaložených verejných prostriedkov

Uvedomujeme si potrebu riešiť dopravu ako aj potrebu tunela pod Karpatmi. Na mieste sú však otázky:

1. akú dopravu treba riešiť prioritne - radiálna alebo okruh
2. aká trasa tunela najviac pomôže a najmenej uškodí - ďalej alebo bližšie k Bratislave?

Aj keď je možné argumentovať odlišnými zdrojmi na diaľničnú a mestskú dopravu, nie sme v situácii, kedy môžu byť administratívne obštrukcie príčinou neefektívnosti alebo zlých dopravných rozhodnutí.

Opätovne dôrazne žiadame o zhodnotenie kombinovaného variantu V4 a V6 s čo najdlhším spoločným úsekom ako výrazne najviac odľahčujúceho súčasnú dopravnú situáciu ako akýkoľvek iný variant, tak ako sme to žiadali aj v etape stanovenia rozsahu hodnotenia v roku 2017.

Práve z dôvodu presmerovania aj mestskej dopravy bude pozitívny vplyv V4/V6 na životné prostredia



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Bratislavy, Marianky, Záhorskej Bystrice, Stupavy a pod oveľa vyšší - keďže vyťaženosť kombinácie tunela V4/V6 je výrazne vyššia ako u všetkých ostatných variantov.

Vyradenie z dôvodu zložitejšieho napojenia na dnes veľmi neurčitú S8 nie je na mieste, keďže aj napojenie na S8 je z V4/V6 technicky realizovateľné.

Spojený variant V4 a V6 so spoločným úsekom umožní efektívnejšie vynaloženie verejných zdrojov.

Vyjadrenie posudzovateľa:

V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné akceptovať túto pripomienku, zadané varianty navrhovanej činnosti boli posúdené v zmysle platnej legislatívy. V tomto štádiu už nie je možné procesne navrhovať nové varianty na posudzovanie.

OBEC MARIÁNKA:

Ide o dôsledok pochybenia MŽP v štádiu stanovenia rozsahu hodnotenia v roku 2017, kde ponechala ako záväznú iba varianty s rovnakou trasou. Proces hodnotenia EIA je vypracovaný bez vyhodnotenia alternatívnych trás, čo je v rozpore so zákonom EIA.

Blízkosť Bratislavy zvyšuje podiel mestskej dopravy ako vidno z kartogramov dopravného zaťaženia rôzne vzdialených trás tunela pod Karpatmi.

Zo strany NDS a MŽP nie je ochota venovať sa reálnemu posúdeniu iných trás, dokonca bez ohľadu na ekonomickú a dopravnú efektívnosť tunela D4 pod Karpatmi.

Napriek tomu, že intenzity dopravy v EIA konštatujú nárast intenzity dopravy s každým priblížením trasy k Bratislave, naša dlhodobá predkladaná žiadosť o vyhodnotenie ekonomickej a dopravnej efektívnosti spojených trás nultého okruhu V6 s mestským polokruhom V4 (s dlhým spoločným úsekom) nebola zo strany MŽP a NDS vypočítaná.

MŽP napriek intenzívnym požiadavkám samospráv a verejnosti tento variant v rozsahu hodnotenia určil len ako dobrovoľný. Je možné že tento postoj prospeje k ďalšiemu oneskoreniu výberu vhodného variantu.

Vedenie trasy v blízkosti obce Mariánka je v dopravnej štúdii vo veľkej miere odôvodňované jednak pripojením na vybudovanú časť prípojky na diaľnicu D2 (v polovičnom profile) a pripojenie na rýchlostnú cestu S8 do Viedne na Rakúskej strane. Na Rakúskej strane je odpor verejnosti a rozhodnutie je napadnuté na súde kvôli križovaniu územia NATURA 2000.

Ak sa nebude stavať severný úsek S8 na Rakúskej strane smerovanie D4 cez Mariánku stráca ďalší z argumentov.

Považujeme za zodpovedné vybrať vhodný variant aj s ohľadom na dopravno-ekonomickú efektívnosť, prepočítané investičné náklady na mernú dopravnú intenzitu 1000 áut denne, napríklad ako je uvedené nižšie v stanovisku (Dopravné opodstatnenie a ekonomická efektívnosť výstavby na intenzitu dopravy).

B. V prípade, že nedôjde k výberu celospoločensky vhodnejšej trasy tunela D4

1. Žiadame vybrať variant V3 (nie V3a) s nasledovnými úpravami:

1. presypať aj v súčasnosti otvorený úsek v dĺžke 160 m

OBEC MARIÁNKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

2. pričom bude znížená niveleta diaľnice (výška vozovky voči výške terénu), nakoľko v kritických miestach je prevýšenie presypaného tunela min 7 m.

OBEC MARIÁNKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

3. Technológiu výduchov zmeniť na verziu s technológiou zapustenou pod úrovňou terénu, s tým že nad terén je vyvedený iba komín. Výduchový komín vo vzdialenosti 150 m od Panského lesa (Marianka) žiadame umiestniť ďalej od Marianky.

OBEC MARIANKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

4. Vetranie, vzhľadom na dotknuté chránené vtáčie územie a tesnú blízkosť obývaných oblastí obce Marianka (150 m), žiadame vybaviť najkvalitnejším možným filtračným zariadením (so schopnosťou zachytávať čo najviac NOx, SOx, prachových častíc, radónu) tak aby sa minimalizoval dopad prevádzky tunela spôsobený produkciou exhalátov na životné prostredie z dennej dopravy v rozmedzí 30-50 tis automobilov denne do okolia v súčasnosti s veľmi čistým vzduchom.

Trasa V1-3 je v priamom rozpore s cieľom vybudovania "zelených pľúc Bratislavy" a poškodí veľmi kvalitnú rekreačnú zónu lesa s čistým vzduchom.

OBEC MARIANKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

- e. Minimalizovať úpravy existujúcich obslužných ciest vedúcich k výduchom, v maximálnej miere využiť existujúce lesné cesty bez výraznejších zásahov, t.j. bez budovania nových asfaltových ciest.

OBEC MARIANKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

- f. Odklonenie začiatku trasy D4 smerom od Marianky (začiatok trasy prevziať z variantu, ktorý mal ísť cez Borinku a zjavne umožňoval takéto smerovanie).

OBEC MARIANKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

- g. Presunutie trasy D4 vrátane privádzača vybudovaného v polovičnom profile ďalej od Marianky

OBEC MARIANKA: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

- h. V prípade ponechania odkrytého 160 m úseku pri variantoch V3 a V3a žiadame o vybudovanie zemných protihlukových valov v odkrytej časti pred Bratislavskou cestou z oboch strán, tak ako bolo požadované na stretnutí starostov dotknutých obcí s NDS počas roku 2019.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Vyššie uvedené pripomienky, ktoré sú zamerané na zníženie vplyvu na životné prostredie (umiestnenie a technológia vetracích šácht, minimalizácia záberov pri prístupových cestách k nim, presypané valy pri západnom portály) sú relevantné a je ich potrebné akceptovať a zapracovať do návrhu opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti.

OBEC MARIANKA:

Hodnotiteľ síce deklaroval sumárne akceptovanie niektorých pripomienok, avšak v rozpore s tým akceptoval inú variantu, t.j. dobrovoľnú variantu V3a, čo považujeme za nekonzistentné. Žiadame o doplnenie čísla podmienky Rozhodnutia kde ktorým k akceptovaniu došlo.

Ostatné podmienky ako odklonenie a úprava trasy diaľnice D4 pri obci Marianka sú irelevantné, bez významného zmenšenia vplyvov na životné prostredie.

OBEC MARIANKA:

Vzhľadom na to, že neboli do EIA zahrnuté iné trasy, v tomto štádiu ich vďaka



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

nevhodnému Rozsahu hodnotenia zo strany MŽP síce zaradiť nemožno, ale takisto nie je možné zhodnotiť, že by nemali významný vplyv na zmenšenie vplyvov na životné prostredie (keďže sa ich vplyv na životné prostredie vôbec nehodnotil).

Rovnako je nerealizovateľná požiadavka na prekrytie časti diaľnice pred MÚK Záhorská Bystrica (160 m). Pri portály je potrebné technické zázemie (aj z pohľadu bezpečnosti), ktoré nie je možné odsunúť až za menovanú križovatku.

OBEC MARIÁNKA:

Uvedené technické zázemie je možné vybudovať za Bratislavskou cestou v smere k D2 aj v prípade predĺženia o 160 m. Je otázne, či vôbec NDS mohla zaradiť „dobrovoľnú variantu V3a, ktorá nebola definovaná v rozsahu hodnotenia.

Upozorňujeme, že na výber odporúčaného variantu EIA používa subjektívne metódy indexov v rámci multikriteriálneho hodnotenia. Napr. V3 v rámci „Harmónia s krajinou“ je horší ako V3a. Prečo? Ako môže byť nulový variant najhorší v bode Harmónia s krajinou?

Multikriteriálne hodnotenie vykazuje známky výberu vopred vybraného variantu, bez ohľadu na reálne dopady na životné prostredie.

Predkladateľ pri výbere variantu nesprávne uvádza nasledovné výhody V3a:

- "Má najmenší zásah do cenných a chránených území prírody"

Nie je to pravdivé tvrdenie. Variant V3 má výrazne menší zásah. Navrhovaná činnosť priamo zasahuje do SKÚEV0104 Homol'ské Karpaty a SKCHVU014 Malé Karpaty. Nepriamo, prostredníctvom ovplyvnenia množstva a kvality vôd môžu byť ovplyvnené aj SKÚEV0388 Vydrice a SKÚEV1388 Vydrice, za nepriaznivých okolností aj SKÚEV0279 Šúr. Doteraz realizovaný orientačný inžinierskogeologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum (KLÚZ A KOL., 2015/2019) neriešil dostatočne problematiku zmien vodného režimu v tokoch významných z hľadiska výskytu raka riavového, na základe ktorého by bolo možné vplyvy navrhovanej činnosti jednoznačne vyhodnotiť vzhľadom na dotknuté prvky NATURA 2000.(a1) - významný potenciálny negatívny vplyv na územie európskeho významu SKÚEV0388 Vydrice a SKÚEV1388 Vydrice.

V trase rúbaného tunela sa môžu vyskytovať doteraz neznáme neprístupné jaskynné útvary (biotop európskeho významu) - vplyv na režim a kvalitu podzemných vôd.

Výška novovytvoreného valu v prírode nad presypanou časťou v dĺžke 1,7 km, je pri V3a minimálne o 7 m vyššia a bude dosahovať úctyhodných 15,8 m (čo je výška 5 poschodového domu). To je však výška pri výške vrstvy zeminy 1 m, ako predkladateľ uviedol na verejnom prerokovaní v Marianke. Ak ale chceme aby na presypaných tunelových rúrach reálne rástli vzrastlé dreviny-ako to vyplýva z dodaných vizualizácií a hodnotenia vplyvov, bude potrebné na vyrábaný materiál naviesť ešte vhodný substrát pre koreňový systém drevín. Pri malom prekrytí tunelových rúr bude dochádzať v letných mesiacoch k značnému prehrievaniu a vysušovaniu uloženého materiálu – a tým k odumretiu všetkej zelene. Minimálna hrúbka vrstvy zeminy nad tunelovou rúrou je 3 m, v tom prípade bude celková výška prevýšenia 18 m, čo je nezanedbateľná výška.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke! Vďaka vypusteniu obrázkov sa stratili dôležité informačné súčasti pripomienky



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Kritéria	V0	V1	V2	V3	V3a
1. Geologické pomery	1	3	2	4	4
2. Krajina	1	4	3	2	2
3. Poľnohospodárska a lesná pôda	1	3	2	5	4
4. Podzemná a povrchová voda	1	4	4	3	3
5. Fauna a flóra	1	4	3	2	2
6. Národná sústava chránených území ochrany prírody	1	3	4	2	2
7. Územia sústavy Natura 2000	1	4	3	2	2
8. Harmónia trasy s krajinou	5	4	3	2	1
9. Optimalizácia dopravy a politiku vplyvov na ZP, hluk, ovzdušie, emisie CO2 spotreba paliva a pod.	2	1	1	1	1
10. Adaptácia projektu na zmenu klímy.	3	1	2	1	1
11. Sídla	2	1	1	1	1
12. Hluk	5	3	4	1	2
13. Znečistenie ovzdušia	4	2	3	1	1
14. Rozvoj územia	3	2	2	1	1

- "Vplyv na dotknuté obyvateľstvo spoločensky akceptovateľný a v území únosný" V3a nie je o nič lepší ako variant V3, pričom oba znamenajú veľký zásah a žiadny z tunelov v trase V1-3 nie je z hľadiska Mariánky akceptovateľný. Privedenie exhalátov z 30-50 tis áut do čistého prostredia Mariánky vôbec nie sú spoločensky akceptovateľné z pohľadu Mariánky (možno z pohľadu spracovateľa áno).

Podúrovňové vedenie diaľnice vo variante V3 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.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

- "Úroveň ovzdušia spĺňa požadované limity"

Variant V3a je horší ako V3 s presypaním aj otvoreného úseku 160 m, nakoľko väčšina exhalátov z 30-50 tis áut denne pôjde z portálu, vďaka prevládajúcim smerom vetrov, priamo na Mariánku. Takisto výdychy umiestnené 150 m od obývaného územia Mariánky sú drastickým zásahom do životného prostredia ľudí, ktorí sa sťahovali do Mariánky za čistým prostredím.

Na základe modelových výpočtov imisných koncentrácií v období výstavby možno konštatovať, že najvyššie priemerné ročné koncentrácie suspendovaných častíc PM10 a PM2,5 sa očakávajú v k.ú. Mariánka.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

- "Vzduchotechnické centrály tunela sú pod povrchom"

Vzduchotechnické centrály pod povrchom je možné a potrebné realizovať aj pri variante V3.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

- Nie je potrebný zásah do hotového a už prevádzkovaného polovičného profilu Diaľnice D4 v úseku MÚK Stupava juh (D2/D4)

Pri takejto veľkej stavbe a zlom postupe budovania fáz ide o chybu NDS a nie obyvateľov, za čo odmietame niesť zodpovednosť a brať ako legitímny argument. Rovnako by ušetrilo stámilióny Eur prehodenie fáz budovania južnej a severnej časti tunela, kedy by sa dala rúbanina z veľkej časti použiť na budovanie južnej časti.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- Nižšia produkcia rúbaniny ako u V3 a vyššie zhodnotenie prebytku vyťaženej rúbaniny.

Nakoľko Mariánka bude vystavená spracovaniu a odvozu všetkej rúbaniny z oboch tunelových rúr je tento argument z hľadiska občanov Mariánky nezaujímavý a neakceptovateľný.

Priezračnou motiváciou uprednostňovania variantu V3a, je len to, že je lacnejšou verziou V3 s horším vplyvom na dotknuté obyvateľstvo. Je zároveň otázne prečo predkladateľ a to z verejných zdrojov spracoval variant, ktorý vôbec nebol požadovaný v rozsahu hodnotenia, pričom dobrovoľný ale v rozsahu hodnotenia spomenutý variant V4/V6 nehodnotil, rovnako ako nehodnotil v plnom rozsahu ďalšie varianty.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Vyššie uvedený nesúhlas s argumentami pre výber optimálneho variantu je možné vnímať ako subjektívny postoj spracovateľov tohto stanoviska. Nie je podložený novými argumentami, iba konštatovaním uvedených vplyvov v Správe o hodnotení. Navyše vôbec nereflektuje porovnanie posudzovaných variantov medzi sebou a výsledky hodnotenia vplyvov jednotlivých variantov. Komentár teda možno vnímať iba ako subjektívny nesúhlas s danými konštatovaniami bez nových argumentov.

OBEC MARIÁNKA:

Hodnotiteľ sa nevysporiadal s jednotlivými pripomienkami, uspokojil sa s ich označením za subjektívny postoj spracovateľov – čo nepredstavuje konštruktívne a objektívne vyhodnotenie pripomienky a korešponduje skôr s myšlienkovým stotožnením sa so spracovateľom, ktorým v predchádzajúcich stupňoch bol.

2. Vzhľadom na prebytok vyťaženej rúbaniny žiadame o vybudovanie zemných protihlukových valov aj v úseku okolo prípojky D4 medzi Bratislavskou cestou a D2 z oboch strán.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Pripomienka je relevantná, je potrebné ju akceptovať a zapracovať do opatrení pre optimálny variant navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame o uvedenie konkrétnej podmienky v záverečnom stanovisku, ktorá akceptovanie tejto pripomienky zapracovala.

3. Žiadame o definitívne vylúčenie variantov V1 a V2 z ďalšieho posudzovania ako absolútne neakceptovateľných s veľmi výraznými negatívnymi dopadmi na životné prostredie.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Proces EIA dištancuje tieto varianty v rámci posúdenia v Správe o hodnotení.

4. Variant V3a kvôli zvýšenej nivelete oproti V3 o 7 m s nasledovnou výškou tunelovej rúry 7 m a výškou násypu 1 m, vytvorí v prírode prírodný novotvar prevýšený až o 15 m, čo je výška 5 poschodového domu. Takýto val bude vytvárať výrazný optickú ale aj fyzickú bariéru pri prechode z Mariánky do Stupavy, ktorá je dnes spojeným územím.

VIZUALIZÁCIE

V EIA absentujú vizualizácie zo súčasného terénu, tak ako to človek v reálne vníma z úrovne terénu. V predošliých etapách EIA sme presne špecifikovali požadované vizualizácie vrátane bodov pohľadov, vrátane výšky a smeru pohľadov.

Vizualizácie uvádzané v SoH sú realizované z výšky 80 m, čím tak dochádza významne ku skresleniu skutočnej výšky presypaných tunelových rúr pri západnom portáli.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Vďaka tomu nie je možné si reálne uvedomiť výšku presypanej časti tunela v dĺžke 1,7 km výšky zhruba 18 m nad terénom.

5. Žiadame vypracovať vizualizácie vo forme obrázkov z bodov vo výške 2 m, z bodov vzdialených od presypanej časti tunela vo vzdialenosti 5, 20, 100, 500 m
6. Žiadame vypracovať vizualizáciu vo forme videa - simulujúci prejazd kamery uvedenými bodmi

Vyjadrenie posudzovateľa:

Pripomienky sú relevantné, je potrebné ich akceptovať a zapracovať do opatrení pre optimálny variant navrhovanej činnosti. Vizualizácie je potrebné spracovávať pre názornosť v každom stupni projektovej dokumentácie.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame o uvedenie konkrétnej podmienky v záverečnom stanovisku, ktorá akceptovanie tejto pripomienky zapracovala.

Ak to nemalo byť doplnené v tejto fáze (asi by malo keď to môže prispieť k výberu variantu), treba pozrieť či sa to nachádza v návrhu záverečného stanoviska.

MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE

Multikriteriálne hodnotenie - nie je rozdelené na etapu výstavby a prevádzky (toto už bolo požadované v etape spracovania zámeru a stanovené v rozsahu hodnotenia

7. Z uvedeného dôvodu požadujeme etapu výstavby taktiež potrebné osobitne zaradiť do multikriteriálneho hodnotenia.

Absentujú významné kritériá - vplyvy na kultúrne dedičstvo a pamiatky (Mariánka - pútnické mesto), vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch (významný zásah do cyklistických trás v Malých Karpatoch - prístupové cesty ku vetracím šachtám), ovplyvnenie turizmu (obmedzenie návštevnosti obce Mariánka - počas výstavby).

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

8. Žiadame doplniť vyššie uvedené chýbajúce významné kritériá

Autor SoH uvádza, že vplyvy na prírodné prostredie pri výstavbe ktoréhokoľvek variantu posudzovaného úseku diaľnice D4 budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na

priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby. S tou skutočnosťou nemôžeme súhlasiť s nasledovných dôvodov:

- samotná výstavba prechádza rôznymi geologickými celkami (s rôznym stupňom tektonického porušenia, rôznymi hydrogeologickými štruktúrami s rôznym stupňom zvodnenia). Je preto veľký predpoklad, že vplyvy činnosti počas výstavby budú významné (a niektoré boli preukázané aj v etape orientačného geologického prieskumu, kedy autori na str.273 uvádzajú, že podzemné vody štruktúry sú navzájom hydraulicky prepojené, preto akýkoľvek umelý zásah do ich prirodzeného režimu sa musí prejaviť v jej ostatných častiach).

Vyjadrenie posudzovateľa:

Pripomienky k multikriteriálnemu hodnoteniu sú irelevantné. To že v multikriteriálnom hodnotení nie sú rozdelené vplyvy na výstavbu a prevádzku neznamena, že sa nehodnotili. V tomto prípade je hodnotená výstavba aj prevádzka navrhovaného zámeru. Rovnako sú správne posúdené aj vplyvy na kultúrne dedičstvo a pamiatky, ako aj vplyvy na prírodné prostredie.

OBEC MARIÁNKA: S označením pripomienok za irelevantné nesúhlasíme..



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

9. Vzhľadom na privedenie dodatočných 30-50 tis aut denne do už dopravne preťaženej oblasti, kde chýba základná možnosť bez kolízneho odbočenia do a z Marianky z Bratislavskej cesty I/11 žiadame vybudovať novú kruhovú križovatku na odbočke do Marianky za čerpacou stanicou Slovnaft v Záhorskej Bystrici.
10. Vzhľadom na vybudovanie kruhovej križovatky pripájajúcej sa na Stupavskú ulicu, požadujeme aj vybudovanie novej miestnej komunikácie pre príjazd do Marianky.
11. Zúženie ochranného pásma diaľnice D4 v presypanej časti na 20 m s možnosťou vybudovania občianskej vybavenosti ako zberného dvora, cintorína, ihrísk a pod.
12. Hlavný vstupný most zo Záhorskej Bystrice do Marianky s max. nosnosťou 8 ton prerobiť na vyššiu max nosnosť (Záhorská).
13. Preloženie trasy vysokotlakého plynu priemeru 700 mm na sever od budúcej trasy D4 v ochrannom pásme diaľnice (povolenie vecného bremena).
14. Vybudovanie diaľničného privádzača Stupava sever z diaľnice D2 za Stupavou smerom na Vysokú na Morave.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Kompenzačné opatrenia tak ako sú definované v tejto časti stanoviska sú pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov výstavby a prevádzky irelevantné. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je ale potrebné preveriť potrebu riešenia „dopravných“ zlepšení v okolí stavby. Požiadavky č. 9, 12 a 14 budú teda preverené a z časti ich možno vnímať ako relevantné z pohľadu vplyvu pre obsluhu územia.

OBEC MARIANKA: S označením pripomienok za irelevantné nesúhlasíme..

STAVEBNÝ DVOR a DEPÓNIA

V EIA navrhnuté umiestnenia stavebného dvora a medzisklárky rúbaniny (stavebného materiálu) sú vzdialené 150 m od rodinných domov.

Pri TBM metóde bude VŠETKA vyťažená rúbanina z celého 11 km úseku zhruba 4-5 mil. m³, vyvezená výlučne na stranu Marianky (nič na stranu Rače). Tým bude Marianka navyše popri iných dopadoch na životné vystavená dvojnásobnej záťaži z dodrvenia, manipulácie a odvozu zeminy. Čiastočnou výhodou je to, že rúbanina bude drvená raziacim strojom.

Správa uvádza že pri metóde razenia TBM dôjde k vyťaženiu materiálu s objemom cca 4 593 000 m³, skládka vyrúbanej horniny má byť uložená v blízkosti domov Marianky na ploche cca 450 000 m², s výškou násypu 7 m nad jestvujúcim terénom. Z uvedených údajov vyplýva enormné zaťaženie 24 hod. nepretržitou činnosťou počas 7 rokov výstavby hlukom, prachom, exhalátmi, s čím principiálne nesúhlasíme.

Pri cyklickej metóde bude síce iba polovica rúbaniny vyvezená na Mariánsku stranu, ale raziaci stroj ju nebude drviť, takže aj keď jej bude menej, jej drvenie bude extrémne hlučné a prašné.

Preto je presunutie dvora za Bratislavskú cestu podmienkou akejkoľvek výstavby D4 pri Marianke.

Hlavný stavebný dvor pri oboch metódach razenia má byť pri západnom portáli, v tesnej vzdialenosti rodinných domov v Marianke. Súhrnná technická správa v bode 6.2.5 uvádza že hlavný stavebný dvor bude plniť úlohu logistického centra a bude slúžiť aj na:

- a) umiestnenie depónie rúbaniny z tunelových rúr
- b) dočasné umiestnenie výrobné prefabrikovaných železobetónových segmentov
- c) dočasné umiestnenie skládky prefabrikovaných železobetónových segmentov

V popise stavebných objektov je aj Sklad výbušnín a Betonáreň na výrobu certifikovaných betónov, Fabrika na



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

výrobu prefabrikovaných segmentov, plocha na zrenie prefabrikátov 16 500 m².

Vzhľadom na tesnú blízkosť s obytným územím Mariánky nesúhlasíme s umiestnením depónie, drvením rúbaniny, sklodom výbušnín, betonárkou a fabrikou na prefabrikáty na území tak ako je navrhnuté a dôrazne žiadame aby NDS, a.s. premiestnila trvalú depóniu, jej drvenie, betonárku a fabriku ako aj plochu na zrenie na vzdialenejšie územie medzi cestou do Stupavy a Diaľnicou D2, minimálne 1 km od katastra obce Mariánka, kde je dostatok priestoru v neobývanej oblasti.

15. Žiadame presunúť stavebný dvor, depóniu rúbaniny, drvičky a výrobu prefabrikátov za Bratislavskú cestu k diaľnici D2. Tieto činnosti k obytným častiam nepatria. V tomto území plánujeme vybudovanie rekreačného jazera a cyklotrasy spájajúcu Mariánku so Stupavou. Umiestnenie stavebného dvora a depónia úplne znemožní využitie daného prostredia na rekreačné účely. Uvedené územie nie je v územnom pláne Stupavy určené na umiestnenie priemyselných činností ani skládku stavebného materiálu.

[Vyjadrenie posudzovateľa:](#)

Požiadavka na umiestnenie hlavného stavebného dvora za cestu I/2 je relevantná. Je potrebné ju zahrnúť do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Je potrebné uviesť podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá. Myslíme si, že uvedená zmena má byť súčasťou stupňa EIA.

16. Hlučné a prašné prevádzky ako napríklad drvenie rúbaniny žiadame kvôli ochrane okolia prevádzkovať v uzatvorených od vonkajšieho prostredia odhlučnených priestoroch – halách.

17. Na prepravu rúbaniny žiadame použiť prednostne odhlučnené pásové dopravníky a minimalizovať alebo vylúčiť odvoz rúbaniny nákladnými autami po existujúcich miestnych komunikáciách.

18. Mariánka pre istotu opakuje, že je zásadne proti využitiu lomu v Mariánke na vývoz rúbaniny (deklarované jasne v predošlej EIA) ako aj prejazdu nákladných automobilov stavby cez obec Mariánka.

19. Žiadame vybudovať dočasné protihlukové steny medzi stavebným dvorom a obytnými zónami za účelom ochrany obyvateľstva pred hlukom a exhaláciami zo stavby.

[Vyjadrenie posudzovateľa:](#)

Požiadavky sú relevantné. Je potrebné ich zahrnúť do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: K jednotlivým pripomienkam požadujeme samostatné vyjadrenia. Je potrebné uviesť podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá. Myslíme si, že uvedená zmena má byť súčasťou stupňa EIA.

ORGANIZÁCIA VÝSTAVBY eliminácia dopadov na životné prostredie počas výstavby:

20. Žiadame o to aby aj pri TBM metóde razenia neboli obe rúry razené výlučne zo strany Mariánky, ale minimálne jedna zo strany Rače, kde sú obývané oblasti vzdialené ďalej od osi tunela. V súčasnosti navrhované razenie prenáša všetku záťaž z výstavby výlučne na stranu Mariánky.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

21. Žiadame o úpravu harmonogramu výstavby tak, aby boli tunelové rúry v odkrytom úseku v 10,5 km až 12,3 km vybudované na začiatku, tak aby zabezpečila ochranu pred hlukom a exhalátmi počas nasledujúcich fáz výstavby.

Podľa informácie z verejného prerokovania má byť korpus tunelovej rúry v tomto úseku vybudovaný na začiatku



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

s tým, že ostane neuzavretý 100 m úsek kvôli možnosti vyvážania rúbaniny na presýpanie tunelových rúr. Uvítali by sme keby otvorený úsek bol čím kratší a bol uzatvorený po zasypaní prvej polovice vonkajších tunelových rúr, a ďalšia zemina sa vyvážala von aj na zasypanie vzdialenejšej polovice tunela cez tunelové rúry a nie cez otvorený úsek.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

22. Doprava materiálu na stavenisko - navrhnúť projekt organizácie dopravy tak, aby dodatočne nezaťažil už dnes preťažené miestne komunikácie - eliminovať dodatočnú záťaž miestnych komunikácií stavebnou dopravou.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

23. V prípade poškodenia miestnych komunikácií žiadame o ich kompletnú rekonštrukciu.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

24. Žiadame o vylúčenie nočnej dopravy po miestnych komunikáciách ako aj po stavenisku a výluky stavebných prác počas sviatkov od 22:00 do 7:00 a nedeľ a v čase dopravných špičiek.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

25. Žiadame vypracovať úplne chýbajúce časti hodnotenia EIA dopadov na životné prostredie počas výstavby včítane multikriteriálneho hodnotenia.

OBEC MARIÁNKA: Nepresvedčivé vyjadrenie.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavka č.20 v kontexte nastavenia realizácie celého projektu nie je relevantná. Jej akceptovanie by sa nezaobišlo bez likvidácie rozsiahlej plochy viníc na strane Rače spojenej s množstvom ďalších nežiadúcich vplyvov. Podmienky č. 21 až 24 sú relevantné pre zmiernenie dopadov na životné prostredie. Je potrebné ich v upravenej forme zahrnúť do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti. Podmienka č. 25 bola už akceptovaná v rámci spracovania doplňujúcich údajov k Správe o hodnotení.

OBEC MARIÁNKA: K jednotlivým pripomienkam požadujeme samostatné vyjadrenia. Je potrebné uviesť podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá. Myslíme si, že uvedená zmena má byť súčasťou stupňa EIA.

ZABEZPEČENIE STÁLEHO MONITORINGU PRED AJ POČAS VÝSTAVBY

Navrhovaný monitoring 2 x ročne považujeme za nedostatočný a neakceptovateľný.

26. Žiadame nepretržité monitorovanie stavby z hľadiska produkcie hluku, prašnosti, exhalátov, poklesu hladín spodných vôd počas výstavby a v prípade prekročenia povolených limitov zastavenie prác až do vyriešenia zdroja problému.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavka je relevantná. Monitoring je potrebné vo vzťahu k limitom daným legislatívou dostatočne nastaviť v rámci poprojektovej analýzy. Je potrebné ju zahrnúť do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

HYDROGEOLOGIA

27. V rámci kompenzácie spôsobených škôd, pri poklese hladín podzemných vôd (v studniach) - žiadame vybudovanie nového vodojemu v lokalite pri futbalovom ihrisku a vybudovanie vodovodov v obci a prípadne studní, minimálne v regulačných blokoch B8 až B11.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

28. Požadujeme v prvom rade realizovať podrobný hydrogeologický a inžiniersko-geologický prieskum, ktorý preukáže zvodnenie horninového prostredia a tektonicky porušených zón.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

29. Požadujeme realizovať dlhodobé čerpacie skúšky v miestach najväčšieho zvodnenia.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

30. Požadujeme monitorovať svätú studňu a dostupné pramene v okolí Mariánky + studne využívané obyvateľstvom na pitné účely, resp. i úžitkové účely.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavka na zásobovanie pitnou vodou, na podrobný IGHP a monitoring vôd sú relevantné. Je potrebné ich v kontexte s ostatnými opatreniami zahrnúť do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke považujeme za nedostatočné.

Z hydrogeologickej správy vyplýva, že zásoby podzemných vôd sa dopĺňajú výlučne zo zrážok, a tiež, že akýkoľvek výrazný zásah do ich režimu, vrátane odvádzania podzemných vôd počas stavby tunela, vyvolá zmeny v celom systéme. Na základe výsledkov matematického modelovania správa konštatuje, že počas razenia tunela metódou NRTM, dôjde pri všetkých scenároch k nežiaducemu ovplyvneniu podzemných vôd širšieho okolia obce Mariánka, vrátane Svätej studne, preto nesúhlasíme s týmto spôsobom razenia.

V úseku v km 9,055-9,96 je najproblémovejšia časť z celého hodnoteného úseku (problémy so stabilitou čelby, klenby a možnými prívalovými prítokmi podzemných vôd). Trasa tunela prechádza naprieč hydrogeologickou štruktúrou, v ktorej dochádza k infiltrácii a akumulácii podzemných vôd využívaných obyvateľmi Mariánky, vrátane Svätej studne. V Mariánke na niekoľkých uliciach nie je vybudovaný vodovod a obyvatelia sú odkázaní na vodu zo studní (ulice Stromová, Partizánska, horná časť Potočnej ulice, Borinskej ulice, Športová). Tiež nemôžeme opomenúť svätú studňu. Ulice ktoré majú vodovod (prevádzkuje BVS) a sú vyššie položené majú problém s dostatočným tlakom vody. Vzhľadom na uvedené údaje v správe, hlavne pri použití metódy NRTM a v súvislosti s klimatickými zmenami (obdobie bez zrážok) vyplýva, že realizácia tunela D4 ovplyvní zásobovanie vodou v obci Mariánka. Podrobná analýza vid' Prílohu č.1

CYKLOTRASY



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

31. V rámci kompenzačných opatrení žiadame vybudovanie cyklotrás medzi Stupavou, Mariánkou a Záhorskou Bystricou a zohľadnenie navrhovaných cyklotrás v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie spolu so zriadením vecného bremena na pozemkoch diaľnice D4 resp. v jej ochrannom pásme.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Realizáciu navrhovanej činnosti budú rešpektované všetky a bude zachovaná ich funkčnosť. Podmienka je akceptovaná už v súčasnom návrhu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

AKUSTICKÁ ŠTÚDIA

32. Požadujeme doplniť alebo prepracovať predloženú Akustickú štúdiu tak, aby boli údaje v nej uvedené v súlade s platnou legislatívou v SR zaoberajúcou sa ochranou a podporou verejného zdravia a objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí, na ktorú sa autori v Akustickej štúdii odvolávajú a súčasne aby bola Akustická štúdia spracovaná v súlade s platnými predpismi, vydanými MDaV SR, ktoré súvisia s projektovaním a výstavbou cestných komunikácií. Požadujeme, aby v ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie (DÚR) bolo spracované nové posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti, na hlukovú záťaž v dotknutom okolí, v plnom rozsahu so znením legislatívy SR (zaoberajúcou sa objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí) a platnými predpismi MDaV SR.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

33. V ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácie požadujeme:

- aby pre Variant V3 a V3a boli navrhnuté protihlukové opatrenia (PHO) vo forme zemných valov (ZV) alebo protihlukových stien (PHS) vedľa úseku diaľnice D4 za ústím západného portálu tunela (v dĺžke cca 200 až 300 metrov); pozícia ZV alebo PHS musí byť medzi polohou trasovania diaľnice D4 a územím s funkciou bývania obce Mariánka;
- návrh ZV alebo PHS musí byť urobený s ohľadom na spolupôsobenie ostatných zdrojov hluku z cestnej dopravy a priaznivých podmienok na šírenie zvuku medzi zdrojom zvuku a miestom príjmu;
- pre prípad realizácie Variant V3 požadujeme, aby boli PHO vo forme PHS navrhnuté aj vedľa cesty I/2 v trasovaní, kde je navrhnuté zdvihnutie nivelety oproti existujúcemu stavu;
- požadujeme, aby bolo pri návrhu PHO uvažované aj s použitím, tzv. tichého asfaltu na primeraných úsekoch trasovania diaľnice D4 a cesty I/2.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

34. Požadujeme, aby v ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácie, boli navrhnuté aj PHO za účelom zníženia vyžarovania hluku z ústia západného portálu tunela.

OBEC MARIÁNKA: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

35. V ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácie požadujeme, aby na ústiach vzduchotechnických zariadení, pre zabezpečenie odvetrania tunela, boli navrhnuté PHO za účelom zníženia vyžarovania hluku z týchto zariadení tak, aby na perimetri ochranného územia týchto zariadení, ale maximálne vo vzdialenosti 50 metrov od okraja ľubovoľnej časti zariadenia, ktoré je nad na úrovňou terénu, neboli hladiny A zvuku vyššie ako 45 dB.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavky na aktualizáciu Hlukovej štúdie a návrh detailu protihlukových opatrení sú relevantné. Je potrebné ich zahrnúť do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti. Opatrenia pre zníženie hlukovej záťaže v dotknutom území budú vo vzťahu k legislatíve a daným limitom preverené v ďalšom stupni projektovej prípravy.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

36. V súlade so znením článku 45 Ústavy Slovenskej republiky požadujeme:

Počas výstavby a počas prvých piatich rokov od uvedenia navrhovanej činnosti do prevádzky (aj dočasnej alebo predbežnej) vykonávať trvalé a nepretržité (kontinuálne počas 24 hodín, počas každého dňa výstavby a po) monitorovanie nasledovaných faktorov životného prostredia, v počte miest, uvedených pre každý faktor:

- monitorovanie hluku minimálne v štyroch miestach vo vonkajšom chránenom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Mariánka;
- monitorovanie vibrácií minimálne v dvoch miestach v chránenom vnútornom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Mariánka;
- monitorovanie technickej seizmicity z činnosti súvisiacej s výstavbou tunela a súvisiacej infraštruktúry a cestných komunikácií (toto monitorovanie vykonávať len počas výstavby);
- monitorovanie prašnosti (TZL) minimálne v troch miestach v zastavanom území s funkciou bývania obce Mariánka;
- monitorovanie polietavých, suspendovaných, častíc, PM10 a PM2,5, minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Mariánka;
- monitorovanie plynných znečisťujúcich látok (minimálne NO_x, CO, nespálené uhl'ovodíky), minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Mariánka.
- v súlade so znením článku 45 Ústavy Slovenskej republiky požadujeme, aby priebežné údaje z monitorovania boli verejne prístupné s maximálnym oneskorením prístupnosti na aktuálne hodnoty jednotlivých meraných veličín nasledovne:
- na údaje z monitorovania hluku, vibrácií a technickej seizmicity maximálne oneskorenie 30 minút;
- na údaje z monitorovania prašnosti (TZL), suspendovaných častíc PM10 a PM2,5 a plynných znečisťujúcich látok, maximálne oneskorenie 12 hodín (presné údaje je možné stanoviť pri návrhu monitoringu faktorov životného prostredia počas výstavby a po uvedení navrhovaného zámeru do prevádzky - dočasnej, trvalej alebo predbežnej).

Údaje musia byť k dispozícii a prístupné v plnom rozsahu minimálne pre poverené a v zmysle znenia príslušnej legislatívy stanovené organizácie a orgány, zaoberajúce sa ochranou a podporou verejného zdravia a ochranou životného prostredia, a pre miestnu samosprávu obce Mariánka (starosta a miestne zastupiteľstvo obce).

V prípade, ak bude zistené prekročenie prípustných hodnôt (ďalej PH) určujúcich veličín (hluk, vibrácie) alebo limitných hodnôt pre ďalšie faktory životného prostredia (seizmicita TZL, suspendované častice, plynné škodliviny), do 24 hodín od zistenia tejto skutočnosti, musí byť takáto skutočnosť oznámená miestnej samospráve obce Mariánka (v ďalšom dohodnutým spôsobom). Pri opakovaní prekročenia PH alebo limitnej hodnoty, počas sedem po sebe idúcich dní, musí byť do 48 hodín vyhodnotený dôvod prekročenia a navrhnutá a realizovaná náprava, za účelom zabezpečenia dodržiavania PH a limitných hodnôt. Presný spôsob a časové limity je možné stanoviť v ďalšom stupni povoľovania sledovaného zámeru, pri návrhu a schvaľovaní



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

monitoringu faktorov životného prostredia počas výstavby navrhovaného zámeru a po uvedení navrhovaného zámeru do prevádzky - dočasnej, trvalej alebo predbežnej).

Maximálne v mesačných intervaloch požadujeme spracovať správu z vyhodnotenia monitorovania uvedených faktorov prostredia a predložiť ju miestnej samospráve obce Mariánka

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavky na intenzívny monitoring sú z časti relevantné. Monitoring vplyvov stavby na vybrané zložky životného prostredia je odhliadnuc od vyššie uvedených detailov potrebné navrhnuť tak, aby umiestnenie meracích bodov, vybrané metódy merania a ich frekvencia boli hodnotiteľné voči limitom daným legislatívou. Následne je potrebné aby výsledky dostatočne popisali stav územia pred výstavbou, počas výstavby a po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky na to, aby v prípade potreby boli prijaté adekvátne opatrenia k náprave a zmierneniu nepriaznivých vplyvov. Nie je dôležitá kvantita monitoringu, ale jeho správne nastavenie vo vzťahu k následne prijímaným opatreniam na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie.

Tak ako je uvedené vyššie bude potrebné zahrnúť tieto podmienky po úprave do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

EKODUKTY - na zabránenie KOLÍZIE ÁUT SO ZVEROU

Situovanie nie je vhodné, na strane MK už dnes prebieha výstavba RD a celé územie bude zastavané. EKODUKTY má význam robiť v blízkom okolí biokoridorov, kde sú pozostatky vzrastlej zelene. Ich návrh a situovanie budú navrhnuté príslušnými odborníkmi po podrobnom monitoringu migrácie vysokej zveri v oblasti a poznatkov od poľovníkov a polície, ktorá rieši časté dopravné nehody spôsobené kolíziou s vysokou zverou.

37. Ekodukty žiadame "Prekryté úseky D2" žiadame vybudovať pri vyústení D4 na D2, v časti chrániacej najviac postihnutú oblasť pri D4 a nie v odľahlých oblastiach ako Lozorno a Lamač, ktorým množstvo tranzitnej dopravy poklesne.

38. Žiadame vybudovať ekodukty z dôvodu častých kolízií zveri s dopravou na prekrytie Bratislavskej I/II medzi D4 a Stupavou.

39. Ekodukty z dôvodu častých kolízií zveri s dopravou na prekrytie Bratislavskej I/II medzi D4 a Krematóriom v Lamači

Vyjadrenie posudzovateľa:

Ekodukty sa realizujú prioritne na miestach s prebiehajúcou diaľkovou migráciou. Vo vyššie uvedených miestach nie je takýto typ migrácie evidovaný. Preto je možné považovať požiadavky za irelevantné.

OBEC MARIÁNKA: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke je irelevantné.

40. HIA - hodnotenie dopadov na verejné zdravie

- správa nie vypracovaná úplne v súlade s vyhláškou MZ SR Č. 233/2014 Z. z. o podrobnostiach hodnotenia vplyvov na verejné zdravie,
- v úvode je uvedené, že bolo vykonané minimálne HIA, ale pre takýto významný zámer je potrebné vykonať maximálne HIA,
- hodnotenie demografického stavu dotknutej populácie nie je vykonané správnym spôsobom: nie je dostatočne zhodnotená dotknutá populácia, ktorá má byť porovnaná s populáciou vyšších územných celkov a s populáciou SR (okrem tabuľky č. 1 nie sú o dotknutej populácii bližšie informácie),



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- o počte obyvateľov, o vekovom zložení populácie, o celkovom prírastku obyvateľov boli použité údaje len za rok 2014 a 2015, pričom v súčasnosti sú dostupné údaje aj za rok 2018,
- pri hodnotení stavu ukazovateľov zdravotného stavu nie je jasné za aké obdobie sú použité údaje a v texte je opísaný zdravotný stav len populácie SR, resp. jednotlivých krajov SR, ale chýba zhodnotenie zdravotného stavu dotknutej populácie aspoň na okresnej úrovni,
- medzi dotknuté obce neboli zahrnuté - Devínska Nová Ves a Lozorno, i keď v ich obytnej zástavbe boli vytypované viaceré referenčné body,
- hodnotenie zdravotného rizika - chýba kvantitatívne hodnotenie chemických faktorov,
- v správe HIA je uvedené, že hodnotenie zdravotného rizika bolo vykonané podľa metodiky US EPA, čo však nezodpovedá skutočnosti, pretože sa jedná len o porovnanie znečisťujúcich látok s ich limitnou hodnotou vo voľnom ovzduší,
- podľa metodiky US EPA sa chemické látky hodnotia na základe ich prahových (nekarinogénnych) a bezprahových (karinogénnych) účinkov, tzn. benzo(a)pyrén, ktorý je podľa IARC klasifikovaný ako karinogén skupiny 1 (dokázaný karinogén pre ľudí), nebol v HIA správne hodnotený, pretože sa nebrali do úvahy aj jeho bezprahové účinky,
- nebol analyzovaný dopad Radónu (ani na pracovníkov tunela) napriek tomu, že oblasť razenia tunela patrí medzi najzaťaženejšie územie radónom na Slovensku.
- chýba hodnotenie oxidu uhľnatého, ktorý bol v rozptylovej štúdií v súvislosti s výstavbou D4 identifikovaný ako znečisťujúca látka,
- hodnotenie zdravotného rizika hlukových pomerov - nie sú dostupné konkrétne hladiny hluku v dB v jednotlivých obytných zónach, tieto sú len v grafickej podobe, čo nie je najvhodnejší prístup.
- uvádzať v literatúre publikáciu Exposure Factors Handbook a skratky ako ADD (priemerná denná dávka) a ďalšie nedáva zmysel, keďže bolo vykonané hodnotenie len na základe porovnania imisných koncentrácií s ich limitnou hodnotou, namiesto odhadu expozičnej dávky tzn. priemernej dennej dávky a jej porovnania s RfD (referenčnou dávkou tzn. „bezpečnou hodnotou denného príjmu chemickej látky).

HIA pre D4 sa javí ako nepostačujúca a bolo by vhodné ju prerobiť, tzn.:

- demografické údaje uviesť a slovne opísať za dotknutú populáciu,
- zdravotný stav vyhodnotiť a slovne opísať na okresnej úrovni, resp. na úrovni mesta,
- vykonať kvantitatívne hodnotenie prahových a karinogénnych účinkov znečisťujúcich látok v súlade s metodikou hodnotenia zdravotného rizika,
- hodnotenie fyzikálnych faktorov uviesť prehľadnejším spôsobom.

[Vyjadrenie posudzovateľa:](#)

Požiadavka na dopracovanie HIA bola akceptovaná v rámci doplnenia Správy o hodnotení.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame uviesť kde konkrétne bola doplnená v rámci správy o hodnotení.

Prílohy:

1. Príloha č.1 - Hydrogeológia, seizmicita

- Trasa tunela prechádza veľmi heterogénnym prostredím, navyše tektonicky značne exponovaným, čo podmieňuje lokálne vysoké zvodnenie hodnoteného masívu s výskytom významnejších vodných zdrojov. Konkrétne je z východnej časti tvorená prostredím kryštalinika (výskyt žuly a granodioritov), ďalej prostredím mezozoických hornín Borinskej sukcesie (vápence a dolomity s výskytom krasu),



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- Mariánskeho súvrstvia (ílovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnité ílovce, piesky, resp. štrky).
- Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmlili hydraulické podmienky v tejto komplikovanej geologickej štruktúre na úrovni potrebnej pre objektívne posúdenie možného vplyvu tunela (počas výstavby i prevádzky) na režim podzemnej vody.
 - Priepustnosti prostredia jednotlivých litologických celkov boli stanovené (a využité v modeli prúdenia podzemnej vody) iba na základe archívnych dát zo širšieho okolia, ktoré v mieste konkrétnej trasy nemusia vôbec platiť (situovanie týchto objektov, resp. vzdialenosť od trasy tunela autori neuvádzajú).
 - Hydrodynamické skúšky boli lokalizované iba v západnej časti trasy tunela – v prostredí Borinskej sukcesie (v ostatných celkoch nie). Ich trvanie - cca 30 min. až 3 hodiny (na 7 ich z 9-ich objektov) poukazuje navyše skôr na technologické vlastnosti studne, resp. vlastnosti v ich bezprostrednom okolí a nie vlastnosti horninového prostredia litologických celkov. Nemožno ich preto pokladať za reprezentatívne.
 - Počet a umiestnenie prieskumných vrtov nemožno považovať za dostatočné. Napriek veľkému počtu predpokladaných zlomových línií pozdĺž trasy tunela + prechádzajúcich priečne cez trasu tunela a predpokladu obehu podzemných vôd práve pozdĺž (v) týchto líniách (viď pozdĺžny IG profil - príloha č.104 k Technicko- ekonomickej štúdii) neboli prieskumné vrty ani v jednom prípade umiestnené v týchto miestach, čím neboli overené ich hydraulické vlastnosti. Uvedený prieskum tak neposkytol dostatočný súbor podkladov pre kalibráciu matematického modelu.
 - Predložená štúdia obsahuje veľa argumentov, bez ich dania do vzájomnej súvislosti.
 - V rámci modelu prúdenia podzemnej vody je predložená dokumentácia veľmi stručná a nedostatočná, reprodukovateľnosť dosiahnutých výsledkov veľmi obmedzená. Zvolené hodnotené scenáre pokladá sám autor modelu často za nereálne.
 - V dokumentácii sa nenachádzajú žiadne informácie o kalibrácii a verifikácii matematického modelu.
 - Zo zjednodušeného inžiniersko-geologického pozdĺžneho profilu (viď príloha č.104) vyplýva, že tunel prechádza cez mnoho tektonicky porušených zón, v modeli je však zahrnutá iba jedna. V celom modelovanom území (vrátane obce Mariánka) nie sú zohľadnené identifikované tektonicky porušené zóny, kde je možné očakávať zvýšenú priepustnosť. Modelované vplyvy na podzemné i povrchové vody tak môžu byť výrazne podhodnotené. Ani v jednej tektonicky porušenej zóne neboli umiestnené prieskumné vrty, ktoré by ich hydraulické vlastnosti ozrejmili, ako aj zvodnenie týchto zón. Na základe uvedených skutočností možno matematický model (bez kalibrácie a verifikácie) považovať len ako orientačný, bez overenia jeho schopnosti reprodukovat' správanie sa prírodného prostredia. To znamená že predikované vplyvy môžu byť rádovo (aj 10 až 100 násobne) väčšie, alebo menšie, ako prezentované v dokumentácii.
 - Aj napriek všetkým vyššie uvedeným nejasnostiam, už v danej orientačnej etape prieskumu bolo preukázané nežiaduce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Mariánky, vrátane možného ovplyvnenia Svätej studne a prameňov Vydrice v hornej časti jej povodia (Klúz et.al., 2015 a Klúz et.al., 2019).
 - Oblasť prameniska Pajštúnskej vyvieracky, Medené Hámre, Pod hradom (malý), Pod hradom (veľký) a Volavec nie je bližšie preskúmaná. Autori však pri hodnotení vplyvov uvádzajú, že k ich ovplyvneniu nedôjde. Tieto konštatovania však nie sú odborné ničím podložené.
 - Všetky pramene sú situované nad úrovňou tunela, v oblasti tektonického porušenia, takže ich ovplyvnenie v prípade narazenia na zlomovú líniu, ktorá ho napája, naopak predpokladať možno. Požadujeme, aby autori vyslovené vážne závery (t.j. že k ovplyvneniu vodných zdrojov nedôjde) doložili ich odbornou argumentáciou /konkrétnou predstavou a serióznym geologickým profilom z územia medzi trasou tunela a týmito prameňmi). Tvrdenia o neovplyvnení VZ bez realizácie technických prác (vrtné práce, čerpanie a stopovacie skúšky) pokladáme za irelevantné.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- Predložené informácie sú následne nedostatočné aj pre ďalšie posúdenia v oblasti hydrogeológie a ochrany prírody, ktoré s hydrogeologickými a hydrologickými pomermi v území priamo, či nepriamo súvisia. Konkrétne :
- "Inžinierskogeologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum neriešil dostatočne problematiku zmien vodného režimu v tokoch významných z hľadiska výskytu raka riavového, na základe ktorého by bolo možné tieto vplyvy jednoznačne vyhodnotiť (Barančok P., 2019, autor Prílohy č.4 (Primerané posúdenia vplyvov na územia NATURA 2000)).
- pre prípad priameho kontaktu raziaceho stroja s hydrogeologickými štruktúrami zvýšených prítokov podzemných vôd do tunela nie je zo štúdie naďalej jasný spôsob a miesto ich odvedenia, resp. nakladanie s týmito vodami. Táto požiadavka bola nami vznesená už v predchádzajúcom období a ostala nesplnená. Podotýkame, že konečný výber manipulácie s odpadovými vodami je závislý aj od ich celkového množstva (jeho stanovenie z predloženého modelu nepokladáme z vyššie uvedených dôvodov za reprezentatívne a vierohodné).
- Pri odvádzaní odpadových vôd bol hodnotený iba ich vplyv na prítoky Šurského kanála. Posúdenie žiadame doplniť (po získaní relevantných údajov odhadovaného prítoku z tunela) pre všetky ostatné uvažované toky, do ktorých sa vypúšťanie odpadových vôd uvažuje (t.j. na východnej strane Račí potok, na západnej strane Mariánsky a Podhájsky potok - ako sa v Správe o hodnotení uvádza).
- Autori označujú za rizikovú len cyklickú metódu NRTM. Pri technológii TBM, ktorá je označovaná za menej invazívnu a vodotesnú nemožno v danom komplikovanom prostredí (tektonické zlomy, prítomnosť mezozoika s výskytom krasu) zabezpečiť 100 % bezpečnosť a vodeodolnosť voči prítokom podzemnej vody z okolitého masívu. Taktiež predpoklad že pri razení tunela "citlivejšou" metódou TBM nedôjde ku žiadnym zmenám v priepustnosti horninového prostredia v okolí razenej tunelovej rúry nie je podložený žiadnymi dôkazmi, alebo výsledkami z iných miest, kde bola použitá táto metóda v podobnom horninovom prostredí. Je potrebné zohľadniť skutočnosť, že pokiaľ by došlo v okolí razených rúr ku vzniku priepustnej zóny, môže dôjsť v miestach zlomov ku odvodneniu veľkej časti územia a ku trvalým stratám výdatnosti prameňov a vyvieraciek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. Toto sa týka aj prameňa Svätej studne (prepojenie trasy tunela s infiltračnou a akumulátnou oblasťou studne bolo preukázané už v realizovanej orientačnej etape). Prameň Svätej studne pri drenážnom účinku tunela môže aj trvale zaniknúť, ako aj ďalšie pramene a potoky v okolí (napr. Vydrica).
- Nemožno teda súhlasiť ani so závermi pri vplyve na podzemné a povrchové vody, horninové prostredie (kapit. C.III.5 - vplyvy na vodné pomery, kapit. C.III.2 - vplyvy na horninové prostredie, kapit. C.III.10 - vplyvy na ÚSES), kde sa vychádza so záverov: "Za predpokladu razenia metódou TBM je možné konštatovať, že za normálnej situácie, t. j. pri priemerných zrážkach a pri plánovanom postupe ako razenia tunela, tak aj inštalácie ostenia, výstavba tunela negatívne neovplyvní dané územie. Vodárenské zdroje pravdepodobne nebudú negatívne ovplyvnené navrhovanou činnosťou, ak sa dodržia všetky platné zákony a normy pri ochrane životného prostredia počas stavebných prácach. Matematické modelovanie nepreukázalo vplyv činnosti na vodárenské zdroje v okolí Borinky ako aj Záhorskej Bystrice (príloha č. 15 Správy)".
- Predpovedať vplyvy tak významného zásahu do životného prostredia, ako je plánovaný tunel Karpaty (najdlhší na Slovensku), na základe vyššie uvedených nedostatkov a neistôt (nekalibrovaný model prúdenia podzemných vôd, absencia dostatočného hydrogeologického prieskumu, ktorým by boli overené hydraulické vlastnosti zvodneného prostredia, najmä v miestach existujúcich zlomových systémov, určujúcich pre obbeh podzemných vôd) nie je v danej etape možné. Svedčí o tom i stanovisko Výskumného ústavu vodného hospodárstva, ktorý bol o posúdenie možného ovplyvnenia kvantitatívno-kvalitatívnych parametrov na útvary podzemných vôd a možný vplyv prevádzky navrhovanej činnosti požiadaný (v zmysle článku 4.7 Rámcovej smernice o vodách). V stanovisku vydanom dňa 25.6.2019 sa o.i. konštatuje, "že na základe zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni orientačného geologického prieskumu tento vplyv nie je možné určiť" (str. 284 a 286 Správy o hodnotení).



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- K hydrogeologickým problémom v masíve kryštalinika, mezozoika a neogénu sa možno zodpovedne vyjadriť iba na základe výsledkov účelového hydrogeologického prieskumu. Tento bol nami požadovaný už v roku 2012, následne 2017.

Bez vykonania podrobného prieskumu nemožno odvodiť dostatočne podložené závery a aj ekonomický odhad nákladov na realizáciu diela je v dôsledku toho iba orientačný. Realizácia tunela v tak heterogénnom prostredí totiž môže bez detailnejších poznatkov o prostredí vyvolať množstvo finančne veľmi náročných doplnujúcich prác a opatrení s adekvátnym finančným navýšením.

Z uvedeného vyplýva, že je potrebná realizácia ďalších prác (vybudovanie siete vrtov), pomocou ktorých budú upresnené hydraulické parametre jednotlivých litologických celkov a pohyb vody najmä v kritických úsekoch - v pramennej oblasti Vydrice a oblasti Borinského krasu – prameňov Pajštúnska vyvierajúca, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Mariánskom údolí. Do realizovaných vrtov je potrebné situovať čerpacie skúšky (dlhodobé), ktorými bude charakterizovaný zvodnenec, v ďalšom kroku ďalej je potrebná realizáciu stopovacích skúšok, ktorými bude upresnený pohyb vody v daných štruktúrach. Ďalej je potrebné odborne odhadnúť hydraulické parametre aj po realizácii diela (t.j. či nedôjde ku vzniku preferovaných ciest v masíve).

OBEC MARIÁNKA: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto podstatnej pripomienke chýba. Podrobný prieskum nebol doplnený.

- seizmické a tektonické riziko stability tunela bolo posudzované so zreteľom na krasovo puklinové prostredie Borinského krasu (silno tektonicky porušené horniny, lokálne s možným výskytom krasových dutín a puklín). Z jeho záverom vyplynulo, že "vo vzdialenosti väčšej ako 1200 m nedôjde k porušeniu horninového prostredia vplyvom razenia tunela a dopravy prechádzajúcej tunelom". Pri vzdialenosti < 1200m boli pri začatí technických a trhacích prác odporúčané kontrolné merania. V zmysle dosiahnutých výsledkov požadujeme vplyv razenia tunelovej stavby posúdiť aj pre existujúcu zástavbu rodinných domov v jej okolí. V danom dosahu (< 1200m od osi tunela) sa nachádza celá obytná zóna Mariánky a cca polovica obce Borinka (jej južná časť). Rodinné domy v oblasti Panského lesa sú od osi tunela situované len cca 150-300m.
- Oblasť Mariánky, Záhorskej Bystrice a Rače patrí k miestam s najvyšším zastúpením vysokého radónového rizika v regióne Bratislavy a okolia. Z uvedeného dôvodu odporúčame venovať tejto skutočnosti v rámci projekčného zámeru zvýšenú pozornosť. Konkrétne merania realizovať nielen pre obytnú zástavbu v týchto obciach, ale i pre pracovníkov pohybujúcich sa v priestore razenia tunela (pri ktorých bude pobytový priestor 1 000 hodín za kalendárny rok prekročený).
- Na základe všetkých vyššie uvedených skutočností je nevyhnutné vypracovanú dokumentáciu vrátiť spracovateľom na prepracovanie. Je nevyhnutné doplniť aj prieskumné práce a dokumentáciu EIA dopracovať tak, aby obsahovala kompletné podklady z geologického a hydrogeologického prieskumu. Bez nich nie je možné tak pre laickú, ani odbornú verejnosť objektívne sa vyjadriť ku predpokladaným vplyvom stavby na životné prostredie a ich neistotám. Toto je v priamom rozpore so zameraním procesu EIA

Vyjadrenie posudzovateľa:

K vysloveným pochybnostiam, uvedeným v tejto prílohe, je potrebné uviesť nasledovné. Namietané výsledky záverečnej správy – doplnkové prieskumné práce – zhotoviteľ HydroGEP, s.r.o., č. 2019/35 (plným názvom: Doplnkové prieskumné práce k orientačnému inžinierskogeologickému a hydrogeologickému prieskumu D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica), ako aj z jej názvu vyplýva je len doplnkom k práci/záverečnej správe „Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“, ktorej zhotoviteľom bol v roku 2015 ten istý subjekt (HydroGEP, s.r.o.).



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Príslušná etapizácia postupnosti miery detailu inžinierskogeologických prieskumov vyplýva zo zákona č. 569/2007 Z. z. – Zákon o geologických prácach (geologický zákon), resp. z jeho vykonávacieho predpisu – Vyhlásky č. 51/2008 Z. z. – ktorou sa vykonáva geologický zákon.

V súčasnosti však možno konštatovať, že obe práce, spolu s výsledkami predchádzajúcich inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov, ktoré boli v týchto záverečných správach zhodnotené, podávajú ucelený a dostatočný obraz o hydrogeologických pomeroch v oblasti. V oboch prácach boli navyše vrtné práce, čerpace skúšky ako aj stopovacie skúšky realizované na miestach, kde to z poznania geologickej stavby pre zhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo relevantné. Navyše bol vypracovaný aj matematický model prúdenia podzemných vôd ktorý hodnotil možnú mieru ovplyvnenia podzemných vôd jednotlivými variantnými spôsobmi razenia tunela. Z uvedených podkladov, pri zohľadnení dokumentovaných poznatkov o geologickej stavbe, tektonických pomeroch územia a geomorfologickej disekcii reliéfu možno s dostatočnou mierou istoty konštatovať, že absolútna väčšina spomínaných vodárenských zdrojov (Medené Hámre, Pod hradom (malý), Pod hradom (veľký), Vólavec) nebude výstavbou predmetného tunela ovplyvnená. Pre elimináciu všetkých foriem rizika ovplyvnenia zdrojov podzemných vôd – ale aj zabezpečenia technologickej stránky geotechnicky bezpečného razenia tunela – musia byť v budúcnosti podľa príslušných predpisov realizované aj ďalšie etapy inžinierskogeologického prieskumu, ktoré sú však z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie a relevantnej podrobnosti reportovaných údajov už nad rámec miery podrobnosti tu požadovaných podkladov.

Možno teda konštatovať, že záverečné správy „Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača

- *Záhorská Bystrica“ (HydroGEP, 2015) a „Doplnkové prieskumné práce k orientačnému inžinierskogeologickému a hydrogeologickému prieskumu D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ (HydroGEP, 2019) poskytujú dostatok relevantných podkladov pre posúdenie miery vplyvu stavby predmetného tunela na vodárenské zdroje ako jednej z posudzovaných zložiek životného prostredia v Správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ na životné prostredie. Podobne je to možné vnímať aj pri ostatných hydrogeologických faktoroch sledovaných v rámci procesu posudzovania.*

OBEC MARIÁNKA: V časti geológia a hydrogeológia nedošlo k doplneniu prieskumných prác, ani prípadných štúdií!

Posudzovateľ na nami vznesené nejasnosti argumentuje všeobecným konštatovaním použitia relevantných údajov pri posúdení vplyvov v záverečnej správe (bez bližšej konkretizácie) a ďalšou etapizáciou geologického prieskumu v ďalšom období, **čo považujeme za nedostačujúce.**

V rámci procesu EIA a následne výberu optimálnej trasy (vrátane nápravných opatrení) musia byť dostatočne objasnené všetky faktory, ktoré súvisia s vplyvom posudzovanej činnosti na ŽP. V daných podmienkach lokality je stupeň poznania prislúchajúci príslušnej etape stále nedostatočný, aj napriek už zrealizovaným 2 čiastkovým etapám.

V r.2012 boli vznesené požiadavky na objasnenie možných vplyvov zarenia tunela na podzemné a povrchové vody a následne na celý ekosystém CHKO Malé Karpaty. Realizovaná doplnková etapa (Klúz, 2015) bohužiaľ opäť nedostatočne zodpovedala na nastolené otázky.

Nadalej platí, že :

Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmiли hydraulické podmienky v zachytenej komplikovanej geologickej štruktúre na úrovni potrebnej pre objektívne posúdenie možného vplyvu tunela (počas výstavby i prevádzky) na režim podzemnej vody.

- Prieupustnosti prostredia jednotlivých litologických celkov boli stanovené (a využité v modeli prúdenia podzemnej vody) iba na základe archívnych dát zo širšieho okolia, ktoré v mieste konkrétnej trasy nemusia vôbec platiť (situovanie týchto objektov, resp. vzdialenosť od trasy tunela autori neuvádzajú).



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

- Hydrodynamické skúšky boli lokalizované iba v západnej časti trasy tunela – v prostredí Borinskej sukcesie (v ostatných celkoch nie). Ich trvanie - cca 30 min. až 3 hodiny (na 7-ich z 9-ich objektov) poukazuje navyše skôr na overenie technologických vlastností studne, resp. vlastnosti v ich bezprostrednom okolí a nie vlastnosti horninového prostredia. Nemožno ich preto pokladať za reprezentatívne.
- Použitý matematický model nie je kalibrovaný, ani verifikovaný.

Zo zjednodušeného inžinierskogeologického pozdĺžneho profilu vyplýva, že tunel prechádza cez mnoho tektonicky porušených zón, v modeli je však zahrnutá iba jedna. V celom modelovanom území (vrátane obce Marianka) nie sú zohľadnené identifikované tektonicky porušené zóny, kde je možné očakávať zvýšenú priepustnosť. Modelované vplyvy na podzemné i povrchové vody tak môžu byť výrazne podhodnotené. Ani v jednej tektonicky porušenej zóne neboli umiestnené prieskumné vrty, ktoré by ich hydraulické vlastnosti ozrejmili, ako aj zvodnenie týchto zón.

Na základe uvedených skutočností možno matematický model (bez kalibrácie a verifikácie) považovať len ako orientačný, bez overenia jeho schopnosti reprodukovat' správanie sa prírodného prostredia. To znamená že predikované vplyvy môžu byť rádovo (aj 10 až 100 násobne) väčšie, alebo menšie, ako prezentované v dokumentácii.

V zmysle medzinárodne uznávaných štandardov je použitie nekalibrovaného a neverifikovaného modelu pre odhad reálnych vplyvov neakceptovateľné (bez ohľadu, kto je autorom). Akékoľvek argumentovanie v rámci predikovaných vplyvov na základe matematického modelovania v rámci záverečného posudku z vyššie uvedených dôvodov nemožno považovať za vieryhodné.

- Všetky pramene sú situované nad úrovňou tunela, v oblasti tektonického porušenia, takže ich ovplyvnenie v prípade narazenia na zlomovú líniu, ktorá ho napája, naopak predpokladať možno. Požadujeme, aby autori vyslovené vážne závery (t.j. že k ovplyvneniu vodných zdrojov nedôjde – najmä v časti Marianky a okolia Svätej studne) doložili ich odbornou argumentáciou /konkrétnou predstavou a serióznym geologickým profilom z územia medzi trasou tunela a týmito prameňmi). *Tvrdenia o neovplyvnení VZ bez realizácie technických prác (vrtné práce, čerpanie a stopovacie kúšky) pokladáme za irelevantné.*

Spracovateľ posudku ďalej argumentuje, že “podľa NDS boli použité všetky relevantné informácie vedúce ku odbornému posúdeniu vplyvu razenia tunela na vodárenské zdroje”, nie je však vôbec zrejmé, čo sa pod týmto všeobecným vyjadrením skrýva...

- Ďalej sa v posudku uvádza, že vrtné práce, čerpanie skúšky, ako aj stopovacie skúšky boli realizované na miestach, kde to z poznania geologickej stavby pre zhodnotenie vplyvov na ŽP bolo relevantné. **S daným konštatovaním nemožno súhlasiť, nakoľko chýbajú informácie z oblasti zlomov vo vápencových štruktúrach, ktoré majú zásadný vplyv na režim a obeh podzemnej vody.**

Počet a umiestnenie prieskumných vrtov nemožno považovať za dostatočné. Napriek veľkému počtu predpokladaných zlomových línií pozdĺž trasy tunela + prechádzajúcich priečne cez trasu tunela a predpokladu obehu podzemných vôd práve pozdĺž (v) týchto liniách neboli prieskumné vrty ani v jednom prípade umiestnené v týchto miestach, čím neboli overené ich hydraulické vlastnosti.

- Konštatácia posudzovateľov, že “absolútna väčšina vodárenských zdrojov (Medené Hámre, Pod hradom (malý), Pod hradom (veľký), Volavec) nebude výstavbou predmetného tunela ovplyvnená” **nie je v posudku podložená žiadnou bližšou argumentáciou (odvolávkou na predmetnú časť ZS, z ktorej dané konštatovanie vyplýva).**



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Posudzovateľ uvádza, "že v záverečnej správe a doplnkových prácach bolo nežiadúce ovplyvnenie dokumentované iba v prípade razenia metódou NRTM, ako aj v prípade neočakávanej havárie (veľmi výnimočný scenár)". **Posudzovateľ sa ďalej vôbec bližšie nevyjadruje k hodnoteniu vplyvov navrhovanej činnosti na prameň Sv.studne a pramene Vydrice, vrátane vplyvu na povrchové toky.**

Pričom nežiadúce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Mariánky, vrátane možného ovplyvnenia Svätej studne a prameňov Vydrice v hornej časti jej povodia uvádzajú aj samotní autori IGP v etape orientačného a doplnkového prieskumu (Klúz et.al., 2015 a Klúz et.al., 2019).

Ďalšie informácie o predpokladaných vplyvoch na vodné zdroje a povrchové toky v záujmovom území sú podané aj v doplnujúcom stanovisku VÚVH (Príloha č. 15 - v časti Doplnujúce informácie k zaslaným stanoviskám k Správe EIA).

V doplnujúcom materiáli - stanovisku VUVH (Príloha č. 15) sa taktiež jednoznačne uvádza :

- **Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „Diaľnica D4 Bratislava, Rača-Záhorská Bystrica“ z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát ovplyvnenie obehu a režimu podzemných vôd v útvaroch podzemnej vody SK1000100P Medzizimové podzemné vody kvartérnych náplavov Viedenskej panvy, SK1000300P Medzizimové podzemné vody kvartérnych náplavov centrálnej časti Podunajskej panvy, SK2000200P Medzizimové podzemné vody západnej časti Viedenskej panvy, SK2001000P Medzizimové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov, SK200010FK Puklinové a krasovo - puklinové podzemné vody Pezinských Karpát a SK200030KF Puklinové a krasovo - puklinové podzemné vody Pezinských Karpát z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát počas výstavby a po jej ukončení, ako aj počas prevádzky nie je možné vylúčiť. Rovnako aj interakcie povrchových a podzemných vôd pri realizácii navrhovanej činnosti/stavby D4 Bratislava, Rača-Záhorská Bystrica nie je možné vylúčiť“ (str. 30 až 32+ str.37 stanoviska VUVH).**

„Dotácia Svätej studne v Mariánke podzemnou vodou sa viaže na tektonickú líniu, na ktorej je založené Mariánske údolie s Mariánskym potokom. Skryté prítoky podzemnej vody boli zistené v úseku cca 550m za Veľkým fylitovým lomom. Niveleta tunela sa v úseku 9,000 - 9,250 km nachádza desiatky metrov pod hladinou podzemnej vody. V úseku 8,0-9,0 km, kde tunel prechádza pod infiltračnou oblasťou, je ovplyvnenie kvantity aj kvality útvaru podzemnej vody pravdepodobné“ (str.35 stanoviska VUVH).

Za najkritickejšie sa považujú nasledovné úseky realizácie tunela Karpaty (str.30 stanoviska VUVH):

- úsek v km 4,750 - 5,340 bude tunel razený v tektonicky porušených horninách geotechnického typu Gd3 Pe, na ktoré je naviazané intenzívne zvodnenie súvisiace s prameništ'om Vydrice;
- úsek v km 8,000 - 9,055 sú tektonicky porušené až rozdrvené horniny, ktoré majú napriek tomu vcelku priaznivé vlastnosti pre razenie tunela, avšak geofyzikálny prieskum dokumentoval možnosť vysokého zvodnenia, nakoľko sa tu predpokladá infiltračná oblasť hydrogeologickej štruktúry podzemných vôd v oblasti Mariánky;
- úsek v km 9,055 - 9,960 budujú horniny borinskej sukcesie s prevahou vápнитých bridlíc a výskytom masívnych polôh karbonátov, ktorý predstavuje najproblémovejšiu časť z celého úseku, pretože sa vyznačuje vlastnosťami, ktoré budú robiť problémy so stabilitou čelby, klenby s možnými prívalovými prítokmi podzemných vôd;
- podzemné vody medzi Mariánskym údolím a telesom Lhatnice 194 predstavujú hydrogeologickú štruktúru, ktorej vody sú vo všetkých jej častiach v hydraulickej spojitosti a akýkoľvek zásah do ich režimu v jednej časti sa prejaví v ostatných jej častiach. Preto sú obavy z negatívneho vplyvu razby tunela za určitých podmienok oprávnené.“



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

V prípade **posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na povrchové toky** sa v stanovisku VUVH (09/2020) uvádza:

- Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „**Diaľnica D4 Bratislava, Rača-Záhorská Bystrica**“, v rámci ktorého boli identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKD005 Vydrica, SKV0362 Račiansky potok, SKV0161 Šúrsky kanál a SKM0053 Mariánsky potok a príslušných drobných vodných tokov – s plochou povodia pod 10 km², ktoré neboli vymedzené ako samostatné vodné útvary, spôsobené realizáciou navrhovanej činnosti/stavby **Diaľnica D4 Bratislava, Rača-Záhorská Bystrica**“, **ako aj na základe kumulatívneho dopadu** súčasných a predpokladaných novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKD005 Vydrica, SKV0362 Račiansky potok a SKM0053 Mariánsky potok z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát **vplyv navrhovanej činnosti nie je možné vylúčiť** (pričom vyvolané zmeny budú mať trvalý charakter – str.37 stanoviska VUVH).
- za „najproblémovjší v rámci celého hodnoteného úseku je považovaný práve úsek km 9,747 až km 10,374 v útvare povrchovej vody **SKM0053 Mariánsky potok**, nakoľko k ovplyvneniu jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík a následne aj jeho ekologického stavu/potenciálu môže dôjsť nepriamo, **prostredníctvom drenážnych účinkov tunela Karpaty**. Pre jeho charakteristiku je dôležitý geotechnický typ Bs3_Do, ktorý je silno tektonicky porušený, skrasovatený a intenzívne zvodnený. Táto charakteristika poukazuje na problémy so zabezpečením stability všetkých prvkov razeného tunela. Tunel navyše pretína hydrogeologickú štruktúru, ktorá predstavuje akumuláciu a infiltračnú oblasť podzemných vôd v Marianke. Niveleta razeného tunela bude pod hladinou podzemnej vody od 8,46 (MV- 2) do 81,85 m (MHV-11) a v priemete do roviny Mariánskeho údolia, vzdialenej cca 750 m od tunela bude pod hladinou vo Svätej studni od 32,21 m (MHV-11) do 37,74 m (MIV-1). V útvare povrchovej vody **SKM0053 Mariánsky potok môže dôjsť k trvalým zmenám fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík**, ako zmena veľkosti a dynamiky prútenia, narušenie prirodzenej premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku, zmena rýchlosti prúdenia, zmena štruktúry substrátu, ktoré sa môžu postupne prejaviť aj trvalým narušením jeho bentickej fauny a ichtyofauny“ – str.19.
- Pri argumentácii technológie TBM, ktorá je označovaná za menej invazívnu a vodotesnú nemožno v danom komplikovanom prostredí (tektonické zlomy, prítomnosť mezozoika s výskytom krasu) zabezpečiť 100% bezpečnosť a vode-odolnosť voči prítokom podzemnej vody z okolitého masívu.

Ani predpoklad, že pri razení tunela “citlivejšou” metódou TBM nedôjde ku žiadnym zmenám v priepustnosti horninového prostredia v okolí razenej tunelovej rúry nie je podložený žiadnymi dôkazmi, alebo výsledkami z iných miest, kde bola použitá táto metóda v podobnom horninovom prostredí.

Podklady, ktoré uviedla NDS v Príl.č.3 k Doplnujúcim informáciám k zaslaným stanoviskám k Správe EIA len dokumentujú zabránenie prítokom vôd do telesa tunela. Spracovateľ Správy o hodnotení, ani posudku nepreukázal, že táto metóda nespôsobí zmeny priepustnosti horninového masívu v okolí razeného tunela, čo môže mať zásadný negatívny vplyv na režim a obeh podzemnej vody.

Je potrebné zohľadniť skutočnosť, že pokiaľ by došlo v okolí razených rúr ku vzniku priepustnej zóny, môže dôjsť v miestach zlomov ku odvodneniu veľkej časti územia a ku trvalým stratám výdatnosti prameňov a vyvieraciek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. Toto sa týka aj prameňa Svätej studne (prepojenie trasy tunela s infiltračnou a akumulácnou oblasťou studne bolo preukázané už v realizovanej orientačnej etape). Prameň Svätej studne pri drenážnom účinku tunela môže aj trvale zaniknúť, ako aj ďalšie ďalšie pramene a potoky v okolí (napr. Vydrica).

- Použitie ďalšieho argumentu, že zohľadnením historickej banskej činnosti v obci Mariánka s použitím trhavín, ktorá nespôsobila ovplyvnenie Sv. studne, ako aj podzemných vôd nedôjde k negatívnemu vplyvu



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

tunela na uvedené zdroje **nemožno akceptovať**. Banská činnosť bola v obci Mariánka a Borinka v minulosti vykonávaná v priestorovo obmedzených lokalitách. Tunel zasahuje rádovo väčšie územie, prechádza viacerými geologickými štruktúrami, tektonicky exponovanými). Navyše v porovnaní s podzemným razením tunela išlo v minulosti iba o povrchovú banskú činnosť.

- Spracovateľ sa nezaobrá s objasnením nakladania s vodami v prípade vzniku privalových podzemných vôd väčšieho objemu počas razenia (ktorý v tomto tektonicky exponovanom prostredí nemožno vylúčiť). Posúdenie objemu vytekajúcich vôd z tunelových rúr navrhuje posudzovateľ vykonať až na základe nasledujúcich etáp geologického prieskumu. **Upozorňujeme, že v prípade vzniku takejto situácie sú v blízkosti tunela situované obytné sídla a neskorý zásah týchto havarijných situácií môže spôsobiť nemalé škody na majetku i ohrozenie zdravia obyvateľstva!**

Vzhľadom na uvedené neistoty a zároveň predpokladané vplyvy na podzemné a povrchové vody už v danom stupni poznania (stanovisko VUVH) je potrebné uvedené hydrogeologické posúdenie vykonať ešte pred finálnym rozhodnutím výberu trasy a prijatých nevyhnutných nápravných opatreniach. Bez dostatočne reprezentatívneho prieskumu, ktorý napomôže predikovať potenciálne negatívne vplyvy je nemožné posúdiť následne primeranosť a vhodnosť navrhovaných opatrení, ktoré v rámci predloženého posudku boli špecifikované len čiastočne.

Zadávatel' (NDS) aj napriek už 9 rokov známym neistotám (od r.2012) iba naďalej argumentuje ďalšou etapizáciou prác, miesto toho, aby zabezpečil objasnenie prírodných podmienok, ktoré sú pre výber optimálneho variantu, vrátane nevyhnutných opatrení rozhodujúce. Podriadenie rozsahu geologického prieskumu orientačnej etape a internému technickému predpisu Ministerstva dopravy (na ktoré sa posudzovateľ s investorom odvoláva) nepokladáme za dostatočný argument. Navyac investor mal dostatok času i poskytnuté finančné prostriedky pre doplnkový prieskum na objasnenie kľúčových faktorov, ktoré určujú vplyv na prírodné prostredie (Klúz et.al., 2015 a Klúz et.al., 2019).

Tým, že sa zadávatel' (s odobrením posudkára) opakovane snaží toto objasnenie presunúť do ďalšej etapy, znemožňuje naplnenie princípov posudzovania EIA. To isté platí pre nerešpektovanie odporúčenia MŽP z roku 2017 zahrnúť do rovnocenného hodnotenia varianty V4 až V6.

- Pri hodnotení **primeraného posúdenia vplyvov (PP) na územie Natura 2000** (Barančok 2020) sa spracovateľ opiera o doplňujúce informácie vyplývajúce z doplnkového HG prieskumu a matematického modelu prúdenia podzemných vôd, ktoré však z vyššie uvedených dôvodov nemožno v danom stupni poznania pokladať za hodnoverné. **So závermi aktualizovaného PP tak nie je možné súhlasiť.**

Hodnotenie malo byť vypracované so zapracovaním výlučne aktuálnych údajov výskytu raka riavového a neuvádzať tabuľky a údaje z pôvodného posúdenia, ktoré celý proces hodnotenia zneprehľadňujú.

- Naďalej trváme na tom, aby varianty V4 a V6 boli rovnocenne posúdené v SoH a zahrnuté aj do primeraného posúdenia vplyvov na územie Natura 2000.
- Posudzovateľ primeraného posúdenia sám uvádza, že vplyvy budú hodnotené iba ako **mierne negatívne**, alebo až nulové v prípade, ak nedôjde k narušeniu vodného režimu, výdatnosti a kvality vody v tokoch. Toto však nie je možné pri daných geologických a hydrogeologických neistotách v území v súčasnosti stanoviť. Je potrebné jednoznačne povedať, že naopak v prípade narušenia vodného režimu, výdatnosti a



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

kvality vody v tokoch môžu byť potenciálne vplyvy **významne negatívne**. Je preto nepochopiteľné, na základe akých argumentov spracovateľ PP v závere uvádza, že vo variantoch V2, V3 a V3a s využitím TBM metódy navrhovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.

Zároveň podotýkame, že všetky posudzované varianty tunela (okrem nulového) riešia iba jednu trasu tunela s mierne odlišnou niveletou (variant 1,2,3,3a). Na predpovedanie jeho vplyvu bol použitý pravdepodobne vôbec nekalibrovaný model, ktorého výsledky tak nemožno považovať za relevantné.

Tým, že sa spracovateľ rozhodol nezaraďiť do rovnocenného posudzovania aj iné trasy tunela (V4, V5 a V6), ktoré sú v úvode hodnotenia vyznačené, bol podľa nás porušený základný princíp posudzovania vplyvov na ŽP a spracovateľ tak znemožnil bez adekvátnych dôvodov rovnocenne posúdiť vplyvy všetkých navrhnutých trás na okolité zložky životného prostredia a dotknutého obyvateľstva.

Prezentovaný argument na verejnom prerokovaní, že šetril verejné finančné prostriedky tým, že vylúčil z posudzovania ďalšie realistické varianty (V4 až V6), ktoré môžu mať výrazne priaznivejší dopad na životné prostredie, je porušením základných princípov posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Z uvedených dôvodov požadujeme, aby bola dokumentácia vrátená na dopracovanie a do rovnocenného posudzovania boli zahrnuté všetky alternatívne trasy tunela, vyznačené v kapit. A.II.9 SoH (variant navrhovanej činnosti).

Požadujeme, aby zhodnotiteľ predloženej Správy o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z.

z. bol vzhľadom na technickú náročnosť stavebného diela a komplikované geologické a hydrogeologické pomery vytvorený tímom hodnotiteľov - expertov z oblasti geotechniky, razenia podzemných diel, inžinierskej geológie a hydrogeológie, dopravy, vzduchotechniky, hlukovej a emisnej záťaže, ochrany prírody a krajiny a posúdenia zdravia obyvateľstva.

[Vyjadrenie posudzovateľa:](#)

Tieto požiadavky boli vysporiadané v predošlej časti stanoviska obce Mariánka.

OBEC MARIÁNKA: Žiadame o uvedenie konkrétneho bodu v rámci ktorého bol „vysporiadaný“.

Ďalej upozorňujeme, že :

- uvažovaná "výrobňa prefabrikátov", spadá v zmysle zákona č.24/2006 Z. z. Prílohy č.8, pod bod 6 (priemysel stavebných látok), položku 2 - výroba stavebných hmôt vrátane panelární a stavebných výrobkov, kde od množstva od 50 000 t/rok do 100 000 t/rok je potrebné zisťovacie konanie od 100 000 t/rok - je potrebné povinné hodnotenie,
- v prípade uvažovaných depónií (rúbanina), v časti odpady sa uvádza, že na depónii B bude uložených celkovo 2 993 000 m³ rúbaniny, odkiaľ pôjde na lokality využitia C,D,E,F,L,G. Podľa § 14, odst.1, písm.1) zákona o odpadoch možno odpad skladovať najdlhšie 1 rok pred jeho zneškodnením, alebo 3 roky pred jeho zhodnotením, na dlhšie zhromaždenie môže dať súhlas len pôvodcovi odpadu organ št. Správy odpadového hospodárstva. Ako opatrenie autori udávajú, že uložený odpad (rúbanina z tunela) sa využije na medzidepóniách max. do 3 rokov od jeho uloženia. Uvedený predpoklad platí len pri aplikácii kontinuálnej metódy (TBM), kde sa uvažuje s dobou razenia 22 mesiacov. Upozorňujeme, že logistika rozvozu a uskladnenia odpadu však môže pri uvažovaných kubatúrach (niekoľko mil. m³ odpadu) aj pri danej metóde prekročiť tento maxim. časový horizont (3 roky).
- v prípade cyklickej metódy, (okrajovo i kontinuálnej metódy), ak vznikne potreba drvenia rúbaniny (s ktorou sa uvažuje len pri západnom portáli v blízkosti obytných sídel Mariánky) spadá uvedená činnosť v zmysle Zákona č. 24/2006 Z. z. Prílohy č.8, pod bod 9 (infraštruktúra), položku 11 - "Zariadenie na zhodnocovanie ostatného a stavebného odpadu", kde od množstva :



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

- Od 50 000 t/rok do 100 000 t/rok je potrebné zisťovacie konanie,
- Od 100 000 t/rok je potrebné pre uvažovanú činnosť povinné hodnotenie.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Požiadavka je irelevantná. Z dôvodu, že pôjde o zhodnocovanie ostatných odpadov mobilnými (teda nie stacionárnymi zariadeniami), ktorú budú vykonávať len externé spoločnosti, ktoré už majú vydané povolenia na túto činnosť podľa zákona o odpadoch, nie je potrebné túto činnosť posudzovať v rámci tejto posudzovanej navrhovanej činnosti.

Výroba stavebných materiálov (plánovaná "výrobňa prefabrikátov") tiež nie je predmetom posudzovania tejto navrhovanej činnosti, a to z dôvodu, že technológia výroby stavebných materiálov bude navrhnutá až zhotoviteľom stavby v rámci súťaže na uskutočnenie stavebných prác.

OBEC MARIÁNKA:

- **S uvedeným postojom nesúhlasíme, nakoľko výrobná je plánovaná v blízkosti obce a bude súčasťou stavby tunela. Uvedená činnosť môže výrazne vplyvať na zdravie a kvalitu obyvateľov Mariánky a je preto nevyhnutné, aby sa pri finálnych vplyvoch hodnotil synergický účinok všetkých potenciálnych zdrojov v území.**
- Je zrejmé, že spracovanie vyťaženej rúbaniny je priamo napojené na razenie tunela, ktorý by nebolo možné bez tejto činnosti zrealizovať. **Považujeme preto za neetické, že posudzovateľ alibisticky využil dieru v zákone (aplikovaním mobilných drvičiek) a vyvolané vplyvy (prašnosť a hlučnosť zo stavby uvažovaných rozmerov – za vzniku cca 4,3 milióna m³ rúbaniny) nepokladá za potrebné posudzovať osobitnou štúdiou už v tejto etape. Zohľadňujúc tesnú blízkosť obytných sídiel Mariánky, ako i kultúrno-historický aspekt tejto obce pri uvažovanej dĺžke razenia TBM (minim. 22 mesiacov) naďalej trváme, aby posúdenie vyvolaných činností (spracovanie rúbaniny, vrátane výroby prefabrikátov/ak k jej výstavbe dôjde) bolo v zmysle zákona č.24/2006 Z.z. zahrnuté ešte pred vydaním záverečného stanoviska MŽP, v ktorom bude zohľadnený synergický účinok všetkých potenciálnych zdrojov v území pre obyvateľstvo!**
- **Rozčlenením hodnotenia viacerých rôznych činností (s výrazne negatívnym vplyvom), súvisiacich s výstavbou D4 (razenie tunela, výroba prefabrikátov, drvenie rúbaniny..) v rôznom čase (ako posudzovateľ navrhuje) neumožní objektívne vyhodnotiť všetky riziká a dostatočne navrhnúť optimálne nápravné technické opatrenia pre obyvateľstvo a vybrané zložky ŽP.**
- **Pre elimináciu vplyvov z týchto celkov požadujeme ich situovanie presunúť na voľné plochy až za Bratislavskú cestu.**

Príloha č.2 Analýza Akustickej štúdie

K spracovaniu : Akustická štúdia pre stavbu, Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" - Protokol A_223_2019, November 2019 (ďalej „Akustická štúdia“).

V kapitole 2 je uvedené, že hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž v záujmovom území



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

stavby je urobené v súlade so znením zákona NR SR č.355/2007 Z. z. (v platnom znení) a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. (v platnom znení). Údaje uvedené v Akustickej štúdií nezodpovedajú uvedenému tvrdeniu.

1. V uvedenej legislatíve nie sú uvedené samostatne prípustné hodnoty (ďalej PH) pre Pozemnú dopravu samostatne, len pre hluk z posudzovanej činnosti. PH sú stanovené pre Pozemnú a vodnú dopravu. Pod Pozemnou dopravou sa rozumie cestná doprava a električková doprava. Ak v území pôsobí hluk len cestnej dopravy, pri hodnotení v súlade s uvedenou legislatívou, musí byť zohľadnené pôsobenie zo všetkej cestnej dopravy v sledovanom území. V Akustickej štúdií je urobené hodnotenie vplyvu hluku z navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž v dotknutom vonkajšom chránenom prostredí nesprávne, v rozpore s uvedenou legislatívou, hodnotenie.
2. V Akustickej štúdií je hodnotenie urobené len pred priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov. To je v rozpore s uvedenou legislatívou. V uvedenej legislatíve je vonkajší chránený priestor, kde musia byť dodržané PH aj pre iné vonkajšie chránené prostredie, ako je uvažované v Akustickej štúdií.

Akustická štúdia nie je spracovaná v súlade s predpismi MDaV SR, ktoré sú záväzné pri projektovaní a výstavbe cestných komunikácií (diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy). V Akustickej štúdií nie sú uvedené údaje, ktoré bližšie popisujú, pre aké podmienky bola predikcia robená. Chýbajú meteorologické podmienky. V dotknutom území, vo väčšine časového intervalu roka, prevláda západné až severozápadné prúdenie vzduchu, čo ovplyvňuje výrazným spôsobom šírenie zvuku zo sledovaného zdroja zvuku (cestná doprava po D4 pred západným portálom tunela) a miestami príjmu, s charakterom vonkajšieho chráneného priestoru (územie s funkciou bývania obce Mariánka, aj v súlade so schváleným územným plánom obce). V Akustickej štúdií chýbajú údaje o konkrétnych emisných údajoch, použitých pri výpočtoch. Je tam uvedený odkaz na literatúru, z ktorej je možné vybrať vyše desať rôznych údajov.

V Akustickej štúdií je uvedené, že model použitý pre predikciu bol „kalibrovaný“. V texte chýba uvedenie výsledkov z „kalibrácie“ a ich zhodnotenie. Z uvedeného nie je možné vyhodnotiť, či použitý model umožňuje získať dostatočne dôveryhodné údaje, ktoré je možné použiť na posudzovanie navrhovanej činnosti v rozsahu, ako je požadované v zmysle uvádzanej legislatívy.

V Akustickej štúdií, v časti „HLUK POČAS VÝSTAVBY“ sú nesprávne uvedené požiadavky na hluk z pôsobenia výstavby navrhovanej činnosti, vo vnútornom prostredí budov. V súlade s uvedenou legislatívou, sa uvedené korekcie vzťahujú len na stavebné činnosti vo vnútri budov, v ktorých sa hluk z takejto činnosti hodnotí!

Pre Variant 1 a Variant 2, sú nesprávne, v rozpore so znením legislatívy na ochranu a podporu verejného zdravia, navrhnuté „terciálne“ protihlukové opatrenia (opatrenia na obvodových plášťoch budov na bývanie, alebo iných budov, v ktorých sa požaduje tiché prostredie v ich vnútornom prostredí). Takéto opatrenia sa v zmysle legislatívy navrhujú len v prípadoch, ak sa umiestňujú nové budovy na bývanie (a iné budovy, definované v legislatíve) do územia, v ktorom pôsobia existujúce zdroje zvuku a sú prekračované PH a dostupnými technickými a organizačnými opatreniami nie je možné dosiahnuť neprekročenie PH (zo sledovaných zdrojov zvuku), aj pri uvažovaní príslušných korekcií, uvedených v legislatíve zaoberajúcej sa objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí. Pri takýchto opatreniach a prípadoch musí byť zabezpečené, aby v primeranej časti príslušného vonkajšieho prostredia, neboli prekročené PH uvedené vo vyhláške MZ SR č. 549/2007 Z. z., v platnom znení

Tento postup je možné, použiť aj v prípade, ak sa robia opatrenia na existujúcich zdrojoch hluku v území (napr. rekonštrukcia dopravnej cesty), ktoré môžu spôsobiť prekročenie PH v dotknutom vonkajšom chránenom prostredí a v dotknutom území sú umiestnené budovy na bývanie (predovšetkým bytové domy) a budovy, vo vnútornom prostredí ktorých je požadované tiché prostredie.

V Akustickej štúdií, na stranách 13 až 33, je Grafická vizualizácia hladín akustického tlaku. V popise je uvedené, že sa jedná o vizualizáciu hladín akustického tlaku, citácia: „...od vyžarovania akustickej emisie hluku z pozemnej dopravy..“. Na každom obrázku je okrem vizualizácie hladín akustického tlaku od vyžarovania hluku



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

z pozemnej dopravy aj vizualizácia hladín akustického tlaku z vyžarovania zo zariadení súvisiacich s vetraním tunela (iné zdroje hluku, v zmysle znenia vyhlášky MZ SR Č. 549/2007 Z. z., v platnom znení).

Zobrazenia na stranách 13 až 33, Grafická vizualizácia hladín akustického tlaku sú nezrozumiteľné, s nevhodne zvolenou mierkou. S ohľadom na deklaráciu z pôsobenie akého zdroja zvuku je vizualizácia hladín prezentovaná, cestná doprava po D4, je úplne nezmyselne urobené zobrazenie v trasovaní tunela, kde sú hladiny nižšie ako 35 dB (reálne o viac ako 20 až 30 dB nižšie). Ich reálnu hodnotu, s ohľadom na deklarovajú metodiku výpočtu, v takejto vzdialenosti od zdroja zvuku, nie je možné určiť s deklarovanou neistotou.

Vyjadrenie posudzovateľa:

Aj z pohľadu posudzovateľa sú pri tejto akustickej štúdií vyhodnotené určité nedostatky (vrátane použitých intenzít cestnej dopravy). Je však ale potrebné konštatovať, že na výber výsledného variantu tieto nedostatky nemajú zásadný vplyv.

OBEC MARIÁNKA: Pripomienky k správe Posudzovateľa v kap. 1.3.8 – časť HLUK a VIBRÁCIE

Použitá je nesprávna terminológia, nedôveryhodne, bez uvedenia dôkazných skutočností, je vyhodnotený vplyv výstavby na hlukovú záťaž v najbližších dotknutých územiach s funkciou bývania a vonkajších chránených prostrediach.

Nesprávne je vyhodnotené, na základe údajov uvedených v „akustickej štúdií“, že bude potrebné realizovať tzv. „terciálne protihlukové opatrenia“. To znamená opatrenia v mieste príjmu, čo je v rozpore s platným znením legislatívy, zaoberajúcej sa objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom a vnútornom prostredí z pohľadu ochrany a podpory verejného zdravia. Realizovaná bude stavba, po zrealizovaní ktorej pribudne v sledovanom území nový zdroj hluku. Stavba musí byť realizovaná tak (vrátane protihlukových opatrení), aby v dotknutých vonkajších chránených priestoroch, boli dodržané prípustné hodnoty určujúcej veličiny, stanovené pre spolupôsobenie nového zdroja hluku s pôsobením existujúcich zdrojov hluku rovnakého druhu v sledovanom území, v súlade so znením uvedenej legislatívy. Výstavba, umiestnenie nového zdroja hluku v území, v zmysle znenia uvedenej legislatívy, nesmie spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre daný druh zdroja (zdrojov hluku). Z uvedeného dôvodu je potrebné „akustickú štúdiu“ prepracovať, tak ako bolo uvedené v pripomienke obce Mariánka (viď ďalej).

Vyjadrenie posudzovateľa k pripomienke obce Mariánka (hluk a vibrácie, Príloha č. 2 – Akustická štúdia).

Pripomienky boli zásadné, poukazovali na dôslednosť v spracovaní „akustickej štúdie“ a že nebola spracovaná v súlade so znením legislatívy, na ktorú sa odvolávala a platných technických predpisov rezortu dopravy (MDaV SR), ktoré sú záväzné pre spracovanie podkladov pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredia. Z uvedeného dôvodu bolo požadované vypracovanie novej „akustickej štúdie“ v súlade s požiadavkami platnej legislatívy a platných technických predpisov rezortu dopravy (MDaV SR). **Túto zásadnú požiadavku vo svojom posudku autor neakceptoval.**

Podobná pripomienka, resp. pripomienky podrobne rozpísané a konkretizované, bol podané od



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Zory Statelovej z Marianky. Tieto boli posudzovateľom vyhodnotené ako sčasti relevantné. Nebolo však požadované, pre proces posudzovania vplyvov na životné prostredie, vypracovanie novej akustickej štúdie, ktorá bude zodpovedať požiadavkám stanovaných v legislatíve a technických predpisoch rezortu dopravy.



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Doplnenie stanoviska:

Obec Marianka, Obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka (listom č.j. 338/2020 zo dňa 27.02.2020, doručený dňa 02.03.2020)



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Vzhľadom na krátku zákonnú 30 dňovú lehotu na vypracovanie pripomienok na takú závažnú investíciu akou je vybudovanie najdlhšieho tunela na Slovensku a nové zistené závažné skutočnosti si Vám dovoľujeme zaslať doplnenie pripomienok.

Predstavitelia NDS sa na verejnom prerokovaní v Marianke dňa 6.2.2020 vyjadrili v tom zmysle, že okrem napojenia na rakúsku S8 (ktorú kvôli hniezdenu chráneného triala v trasene bude možné zrealizovať), je cieľom vybudovania diaľničného tunela D4 odľahčenie mostov v meste ako mosta Lafranconi a Prístavného mostu.

Z uvedenej informácie je zrejmé, že NDS má v pláne odsmerovať tranzitnú dopravu z D2 smerujúcu z Českej republiky do Maďarska a Rakúska (v súčasnosti cez most Lafranconi v Bratislave) do tunela D4 pri Marianke a do nultého okruhu D4.

Podľa štatistik z mýtného systému z roku 2018 by išlo o ďalších 11 000 nákladných automobilov z D2 a 5 000 z D1, s ktorými však predložená EIA nepočíta ani v emisnej ani hlukovej štúdii !

Uvedený zámer je v príkrom rozpore so záväzkom Slovenska v rámci Parížskeho dohovoru o znížení emisií CO₂, nakoľko dôjde k predĺženiu trasy kamiónov o 14 km a zbytočnej umelo vyvolanej dodatočnej produkcie skleníkových plynov CO₂ ako aj iných zdraviu škodlivých emisií.

Z uvedeného hľadiska je teda predložená rozptylová štúdia, hluková štúdia počas prevádzky postavená pre iné intenzity dopravy a nemôže byť zo strany MŽP akceptovaná.

Uvedený zámer zároveň nie je zahrnutý v multikriteriálnom hodnotení EIA, a predstavuje teda závažné pochybenie spracovateľa.

Väčšina predložených hodnotení vplyvov vychádza buď iba z analýzy archívnych dát, alebo z nedostatočného rozsahu meraní, ktoré zďaleka nezodpovedajú potrebnému rozsahu hodnotenia najdlhšieho 12 km dlhého 2 rúrového tunela na Slovensku.

Žiadame z tohoto dôvodu o vydanie negatívneho stanoviska, nakoľko EIA je spracovaná nadiametrálne nižšie počty vozidiel.

V poznámke listu je uvedené, že podľa štatistik mýtného systému z roku 2018 by diaľničný tunel D4 v súčasnosti využilo zhruba 2500 nákladných áut denne, čo je na investíciu vo výške 1 mld. Eur žalostne málo. Aj v rámci hodnotenia efektívnosti investícií v rámci RPUM vychádza tunel D4 ako nenávratná investícia.

Prílohu listu tvoria štatistické údaje z mýtného systému z roku 2018.



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Vyjadrenie posudzovateľa:

Pripomienka bola akceptovaná už v rámci doplnenia informácií k Správe o hodnotení doplnenia údajov v spracovaní odborného posudku. Z pohľadu posudzovateľa je možné konštatovať, že tieto skutočnosti nemajú zásadný vplyv na výber optimálneho variantu.

OBEC MARIANKA: Naše vyjadrenie k doplneniu informácií je v nasledujúcej Prílohe č.1.

Ide o roky pretrvávajúci problém chýbajúceho odôvodnenia dopravnej opodstatnenosti tunela a absencia plnohodnotného posúdenia iných trás ktoré sme požadovali už pri stanovení Rozsahu hodnotenia v roku 2017.



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

Príloha č.1 – Pripomienky k doplneným dopravným analýzám zo strany NDS (adresár 192)

1. Stanovisko k dokumentu Odborné posúdenie výhľadovej dopravnej situácie v dotknutom území pre stavbu Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica (IR Data, 2020)
 - a) Dovoľujeme si upozorniť MŽP SR na viaceré nedostatky nového Odborného posúdenia, ktoré NDS doložila k pôvodnej správe EIA. Stalo sa tak potom, čo pôvodné dopravno-inžinierske posúdenie (príloha správy EIA) bolo spochybnené zo strany dotknutej verejnosti a obcí. Nižšie sú vysvetlené metodické nedostatky nového posúdenia a tiež fakty vyplývajúce z nového posúdenia, ktoré dokonca potvrdzujú niektoré pôvodné pripomienky verejnosti. Po preštudovaní stanovísk MŽP SR k vzneseným pripomienkam zapracovaným do návrhu záverečného stanoviska zastávame názor, že MŽP SR veľmi nekriticky prevzala závery nového posúdenia. Podľa niektorých formulácií stanovísk sa zdá, že MŽP SR postačuje fakt, že bolo vypracované nové posúdenie, ale nezáleží mu už na jeho obsahu.
 - b) Dokument má vzhľadom na svoj rozsah a závažnosť neadekvátne krátky a zmätočne napísaný záver (strana 43 v PDF dokumente), ktorý by mal byť kľúčovou časťou posúdenia. Zhodnotenie nedostatočne a zmätočne popisuje klady a zápory jednotlivých variantov. Kvalitné zhodnotenie tu mimoriadne chýba najmä preto, lebo z prezentovaného číselného hodnotenia vychádzajú viaceré varianty podobne výhodne. Zo záverečného vyhodnotenia jednotlivých variantov trasy tunela D4, po zohľadnení všetkých analyzovaných kritérií, jednoznačne nevyplýva víťazný variant.
 - c) V posúdení úplne absentuje zhodnotenie príloh v podobe kartogramov zaťaženia, z ktorých už na prvý pohľad vyplývajú zaujímavé a veľmi relevantné zistenia. Údaje zobrazené v kartogramoch by mali mať zásadný vplyv pri výbere najvhodnejšieho variantu, autor posúdenia k nim ale v dokumente neponúkol žiadne vyhodnotenie alebo nevymenoval aspoň najzásadnejšie zistenia.
 - d) V závere dokumentu je multikritériálne vyhodnotenie poskladané z predchádzajúcich analýz prezentovaných v posúdení. Na základe čoho autor posúdenia vybral použité kritériá? Jedná o štandardizovaný súbor kritérií, ktorými by sa dala komplexne vyhodnotiť efektivita jednotlivých variantov?
 - e) Ak sa aj stotožníme s výberom kritérií analyzovaných v predloženej posúdení, tak je opäť veľmi sporné, či majú mať všetky kritériá v záverečnom vyhodnotení rovnakú váhu. V posúdení nie je kladený žiadny dôraz na analytické prostriedky, ktoré by posudzovali jednotlivé varianty stanovením kritériálnych hodnôt, na základe ktorých by bolo možné objektívne zostaviť rebríček výhodnosti variantov. Autor posúdenia nedáva jednotlivým kritériám žiadnu váhu a metóda spočítania umiestnení je značne neobjektívna, pretože prípadné rozdiely medzi dvoma poradiami v každom kritériu sú negované pridelením hodnoty 1 v poradiach.
 - f) Následné textové zdôvodnenie jednotlivých variantov je skôr všeobecným, resp. mediálnym poznatkom, ako odborným posúdením exaktne vyplývajúcim z použitia objektívnych hodnotiacich kritérií. Vidno to napr. pri diskvalifikácii variantu V6 práve na základe súčtu „umiestnení“ a argumentu o vstupe do zaťaženej križovatky s D2, čo je značne subjektívny názor bez primeraného odôvodnenia. Ponúkané závery bez štatistického váženia jednotlivých kritérií postačujú MŽP SR na prijatie záveru, či už pozitívneho alebo negatívneho?
 - g) Podstatná časť prvých kapitol je venovaná všeobecnému popisu modelovacieho nástroja, ktorý sa odvíja od zadania. Zameranie dopravného modelu vychádza z podrobnej komunikačnej siete mesta a rovnako podrobného špecifikovania zdrojov a cieľov dopravných ciest. Takto definovaný dopravný model v podstatnej miere rieši problematiku vnútornej mestskej dopravy. Tu treba dosť zásadne vstúpiť do tohto procesu s názorom, že v prípade posudzovania diaľnice D4 sa jedná o nadradenú komunikačnú sieť, ktorej podporu vytvára základný radiálno-okružný dopravný systém, ktorý je nosnou komunikačnou sieťou mesta. Príkladom sú časti popisu v metodike tvorby modelu – zonálne členenie územia a model dopravnej ponuky, ktoré sú zobrazené v grafických prílohách 2-2, 2-3 a 2-4. Z týchto príloh je zrejmý príliš jemný raster členenia vstupov v každom bloku (časti) mesta, ktorý ale v princípe nerieši napojenie takéhoto bloku na vybranú komunikačnú sieť. Konkrétne, napríklad blok Dúbravka je napojený na vybranú sieť v 4-6 bodoch, ale model ich nahrádza množstvom vnútorných pripojení, ktoré sú možno dôležité pre lokálne pohyby, ale vždy vyúsťia do zmienovaných 4-6 bodov. Takýto prístup sa odkláňa od podstatného princípu posudzovania, ktorý by mal klásť podstatný dôraz práve na nosnú komunikačnú sieť a nie na rozptýl v podobe podrobnej obslužnej, resp. doplnkovej komunikačnej siete.
 - h) Významnú úlohu by mala mať v modeli nákladná doprava. Autor posúdenia použil na stanovenie parametrov dopytu údaje z mýtného systému, ale v konfrontácii s údajmi, z ktorých boli zostavené analýzy pre Generel dopravy BSK v roku 2012 a RPUM BSK v roku 2018-19 vyplýva niekoľko nezrovnalostí. Pre informáciu pridávame tabuľku so



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

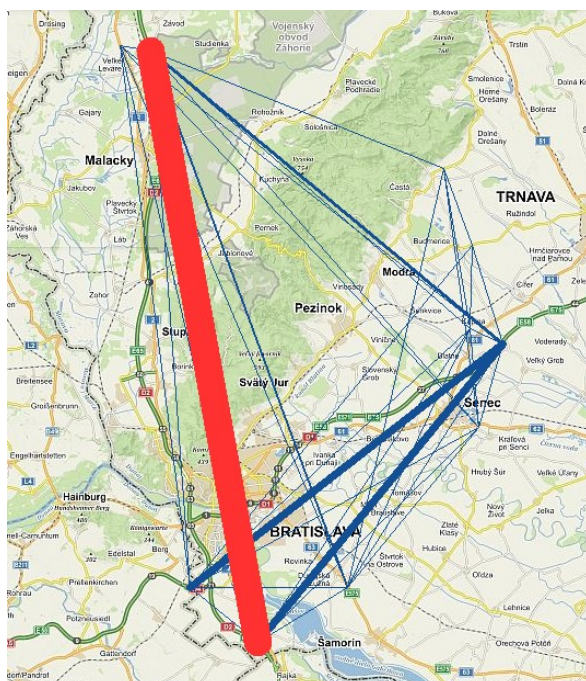
zásadnými sumárnymi intenzitami dopravy pre hlavné tranzitné smery.

Najvýznamnejšie vzťahy	mesiac		deň - streda		autor posúdenia	
	záťaž	% pod	záťaž	% pod	záťaž	% pod
D2 Závod – D2 Petržalka hr. HU	146	55%	5.6	55%	5.1	51%
D2 Závod – D2 Petržalka hr. AT	5	3%	0.2	2%	0.4	4%
D1 Blatné – D2 Petržalka hr. HU	36	14%	1.5	15%	1.2	12%
D1 Blatné – D2 Petržalka hr. AT	34	13%	1.3	13%	1.4	14%
D2 Závod – D1 Blatné	13	5%	0.5	5%	1.3	13%
ostatné vzťahy	31	10%	1.0	10%	0.6	6%
S p o l u	265	100%	10.1	100%	10.0	100%

Mýto – NA nad 12t – údaje sú v tisícoch vozidiel

Na prvý pohľad sú v tabuľke zanedbateľné rozdiely, ale je zrejmé, že v pomerovom znázornení v obrázku 2-10 v predložennom Odbornom posúdení je skoro 10 násobný rozdiel prezentovaný v pomere cca 2:1.

V skutočnosti by malo grafické znázornenie tranzitných prúdov vyzerať nasledovne:





OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

NDS priznáva, že spustením tunela Karpaty vo variantoch V1-V3a má byť celá tranzitná nákladná doprava presmerovaná z D2 cez tunel na obchvat D4. To spôsobí jednak výrazné priráženie obchvatu pomalou nákladnou dopravou, kumuláciu všetkých troch najsilnejších vzťahov do úseku D4 Vajnory – Jarovce a navyše značné navýšenie dĺžky trasy pre tranzit, konkrétne dnes je dĺžka trasy Závod – hranica HU cca 58 km, cez tunel a po obchvate by to znamenalo dĺžku 83 km, čo je navýšenie o cca 50 % z pôvodnej trasy. Popisovať dosah na životné prostredie týmto navýšením je azda zbytočné, keďže evidentne príde k navýšeniu celkových emisií. Tieto fakty však nie sú zohľadnené v žiadnom doteraz predloženom dopravno-inžinierskom posúdení, nie je tomu tak ani v najnovšom Odbornom posúdení, a nepočíta sa s tým v žiadnej z častí hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Nie je možné akceptovať argument NDS, že posúdenia budú doplnené a aktualizované v ďalších fázach prípravy projektu, keď už teraz sú ignorované známe fakty, ktoré môžu výrazne ovplyvniť závery práve prebiehajúceho procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Je možné predpokladať, že aj iné varianty by v prípade odklonenia nákladnej dopravy cez tunel znamenali negatívne dopady. Bez ich posúdenia sa však nikdy nedozvieme, aké veľké by tieto dopady boli, a v akom variante sú najmenšie, resp. najväčšie.

- i) Podobne aj v prípade ostatných vstupných údajov o podiele nákladnej dopravy sú v prezentovaných kartogramoch skreslené zaťaženia úsekov, resp. ich podielové zastúpenie.
- j) Autor posúdenia uvádza, že dopravné zaťaženie bolo preberané z ASD (automatické sčítače dopravy), ale pri tom treba poznať aj formát delenia dopravy podľa dĺžky. Bežne je toto delenie nastavené tak, že do 12 m sú vozidlá radené do osobných a nad 12 m do nákladných. U niektorých ASD na D1 a D2 sa toto delenie odvíja od 13 m, od 15 m, či od 18 m. A to už generuje podstatne iné podiely OA : NA.
- k) Nekonzistentné sa zdajú byť aj údaje z celoštátneho sčítania dopravy, ktoré sa koná každých 5 rokov, ale profily na diaľniciach a na rýchlostných komunikáciách sú odvádzané z ASD. Pre posudzovanie údajov v kartogramoch si dovoľím uviesť dve tabuľky zaťaženia odvodené z viacročného pozorovania a z prvotných údajov sčítačov GR 660.

C-SD 2015 a ASD - október 2018 (RPUM BSK 2018)

cesta	Názov profilu:	zaťaženie OD	zaťaženie ND
D2	Malacky	16.8 tis.	9,6 tis.
D2	Alexyho	53.4 tis.	10.6 tis.
D2	most Lafranconi	80.5 tis.	11.9 tis.
D2	Jarovce	5.3 tis.	7.9 tis.
D1	Prístavný most	107.6 tis.	7.3 tis.
D1	Vajnory	55.8 tis.	5.3 tis.
D1	Blatné	46.9 tis.	3.9 tis.

cesta	Názov profilu:	zaťaženie OD	zaťaženie ND
D2	Lozorno	24.0 tis.	19.5 tis.
D2	Mlynská Dolina	53.4 tis.	10.6 tis.
D2	Jarovce	12.0 tis.	9.6 tis.
D1	Bajkalská	72.5 tis.	5.2 tis.
D1	Vajnory	49.5 tis.	4.4 tis.

- l) Jedná o rozhodujúce profily pre posúdenie údajov v predloženom posúdení. Kritické sa to javí vo všetkých porovnaniach oboch kľúčových mostov (Lafranconi a Prístavný), kde autor permanentne uvádza približne rovnaké zaťaženie, hoci v skutočnosti sa jedná o cca 20 percentný rozdiel. Je zrejme, že ak by sa z týchto údajov malo vychádzať aj pre vývojové charakteristiky 2030-2050, resp. o odvádzanie akéhokoľvek kritéria, potom takýto tieň pochybnosti padne aj na všetky odvodné porovnávanie jednotlivých verzii. Ďalej sa posúdenie venuje porovnávaniu dopravného výkonu (VZKM), úspore jazdného času a spotrebe pohonných hmôt pri zapojení jednotlivých variantov umiestnenia tunela. Dnes je územie Bratislavského kraja v smere západ-východ prepojené jediným kvalitným dopravným spojením D2 – D1, na ktoré je navyše napojená Petržalka z juhu. Ak si toto usporiadanie premeníme na potenciál obyvateľstva, potom sú to tri bloky s objemom cca 150-200 tis. obyvateľov, ktorí by sa chceli prepravovať práve touto jedinou dopravnou osou. Všetky historické bratislavské generely dopravy obsahovali požiadavku na prepojenie severným okrajom mesta (severná tangenta, tunel Rázsochy, iný tunel Lamač-Rača a pod.), ktorá vždy skončila iba pri plánoch. Navrhovaný dopravný okruh okolo Bratislavy a jej zázemia nastolil problém, či by nebolo výhodné tento okruh, ktorý má mať podľa NDS zásadne iný význam, ako zachraňovať dopravnú situáciu v meste,



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

približovať k mestu tak, aby sa zároveň naplnili dlhoročné plány na vybudovanie severnej tangenty mesta. Autor predloženého Odborného posúdenia porovnáva jednotlivé varianty tunelov na princípe posudzovania parametrov inklinujúcim k faktoru vzdialenosti, a to že ak ten tunel bude bližšie k mestu, tak to bude lepšie, a to dopravným výkonom, časom prepravy, ako aj spotrebou PHM. Touto analýzou dokázal autor zaplniť 12 strán zo 40 stranového elaborátu, čo sa javí byť zbytočné, ak sa má z výsledných grafov posudzovať akýkoľvek variant riešenia. Navyše, výsledky týchto ukazovateľov v kladných číslach sú pochybné vzhľadom na fakt, že NDS má zámer odkloniť celú tranzitnú dopravu z D2 na D4, čo je odklon veľkého objemu dopravy po podstatne dlhšej trase, akú musí prekonať v súčasnosti. Bol vo výpočtoch spracovateľa posúdenia zohľadnený zámer NDS presmerovať tranzit z D2 na D4? Ak nie, tak sú výsledky celého posúdenia nesprávne.

- m) Pochybnosti vyvoláva aj ďalšia časť posúdenia o dopravnej nehodovosti. Bolo by vhodné uvádzať aj zdroj podkladových údajov o dopravných nehodách v regióne. Nie je jasné aký vplyv, okrem nepodstatného zníženia dopravnej záťaže, má umiestnenie tunela na zmenu dopravnej bezpečnosť na cestách I. a II. tr., ba dokonca aj na III. tr., ktoré ani nie sú v dosahu nejakého variantu. Všetky vypočítané parametre objemu dopravných nehôd a ich závažnosti pomerovo nesedia k reálnym hodnotám podielu výskytu dopravných nehôd na jednotlivých skupinách komunikačnej siete. Navyše, spájanie početností a závažnosti dopravných nehôd je v tomto prípade násilné a umelé. Otázne je aj riešenie závažnosti dopravných nehôd, ktoré sa odvádza od ekonomicky zdôvodniteľných parametrov, ale v zmysle posudzovacieho kritéria dosť nešťastne uplatnených parametrov, pretože každé smrteľné zranenie automaticky prekrýva a vlastne potiera všetky ostatné následky. Pri hocijakej lokálnej analýze dopravnej nehodovosti bude počet ťažkých zranení vždy pomerovo 3 až 4-krát násobný voči smrteľným zraneniam, a rovnako počet ľahkých zranení bude v rovnakom pomere väčší od ťažkých zranení. Takže v tomto prípade posudzovať závažnosť dopravnej nehodovosti pomerom $1.7 : 0.06$ (SZ:ŤZ+ĽZ), je kritériálne značne diskriminačné pri poznaní, že rozdiel medzi smrteľným a ťažkým zranením pri DN, často môže byť iba fyzickou dispozíciou. Z toho je zrejmé, že takýto posudok pre výber, resp. posúdenie variant je značne neobjektívny.
- n) Ďalšia časť textu, resp. tabuľkových porovnaní, sa odvíja od už oponovaného dopravného zaťaženia. Je prirodzené, že akákoľvek matematicko-štatistická manipulácia na nekorektných podkladoch bude následne v každom výsledku ľahko spochybniteľná, preto sa k odvodeným porovnaniam už nebudeme detailne vyjadrovať. Uvedieme ale príklad, že pri porovnaní alternatívnych uzáver kľúčových mostov, pridelenie záťaže napr. na nábrežnú komunikáciu Rázusovo nábrežie – Vajanského nábrežie, nesvedčí o správnom nastavení kapacitných pomerov, pretože zaťaženie 53 tis. vozidiel priradené modelom je na čiastočne jednopruhový úsek je veľmi diskutabilné až nereálne.
- o) Autor posúdenia neodporučil víťazný variant V4/V6 kvôli údajnej ekonomickej neefektívnosti. Nie je však jasné z akých ekonomických údajov pri takomto závere autor vychádzal. Spomenutá je len predpokladaná technická náročnosť, ale tá nebola predmetom hodnotenia v príslušnom posúdení. Ďalším argumentom proti variantom V4/V6 je predpokladané vyššie využitie osobnými automobilmi v pomere k nákladným vozidlám. Takéto využitie údajne nie je účelom navrhovanej stavby, keďže „nákladná doprava v súčasnosti spôsobuje *väčšie negatívne dôsledky pre obyvateľstvo daného územia*“. Pripusťme, že kombinovaný variant V4/V6 je naozaj technicky a ekonomicky príliš náročný. Sú ale ešte samostatné varianty V4 a V6, ktoré sú taktiež zamietnuté a to bez riadneho zdôvodnenia (V4 vyšiel v multikritériálnom vyhodnotení ako 3. v poradí, hneď za V1-V3a). Preferovaný je variant, ktorý počítá s väčšou intenzitou nákladnej dopravy, ale s nižšou celkovou intenzitou dopravy, resp. využitia navrhovaného úseku D4. Je takéto riešenie v záujme obyvateľov Bratislavy a Bratislavského kraja? Na jednej strane sa odkloní nákladná doprava z úseku D2 Stupava – Lamač – Jarovce, ale na druhej strane **bude odklonený tranzit musieť prejsť o približne 18 km dlhšiu trasu naprieč Bratislavským krajom oproti dnešnému stavu**. Tento nový tranzit bude prechádzať novou D4 v takmer celej jej dĺžke, teda v tesnej blízkosti mestských častí Rača a Vajnory a rýchlo sa rozvíjajúcich obcí ako Chorvátsky Grob (Čierna Voda) alebo Ivanka pri Dunaji. Je otázne, či uvedené samosprávy a ich obyvatelia vedia, že tranzit z D2 bude presmerovaný okolo nich, resp. že pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie už realizovaných úsekov D4 boli o takomto riešení informovaní. Na jednej strane sa odľahčí doprava na D2 na území mesta od nákladnej dopravy, ale na druhej strane tunel ani trochu nevyrieši chýbajúci severný okruh mesta pre vnútromestskú dopravu. V prípade vyústenia tunela v Lamači mohol byť (čiastočne) vyriešený, popri tranzitnej doprave, aj problém chýbajúceho severného okruhu mesta. Po dostavaní tunela pre D4 bude následne postavený ďalší tunel umiestnený južnejšie?
- p) **V posúdení je za najlepší variant označený variant preferovaný zo strany NDS (V1-V3a), ktorý skončil druhý v poradí. Podľa autora posúdenia je jeho najväčšia výhoda priame prepojenie na plánovanú rýchlostnú cestu S8. K súvislosti s rýchlostnou cestou S8 sa vyjadrujeme v ďalších častiach nášho stanoviska, kde vysvetlíme dôvody, prečo je irelevantné prispôbovať trasu tunela D4 rýchlostnej ceste S8 (neistá trasa a**



OBEC MARIÁNKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIÁNKA

realizácia S8 a predpokladaná intenzita len 2900 vozidiel za 24 hod. medzi S8 a tunelom). Žiadne ďalšie výhody trasy tohto variantu nie sú v závere posúdenia uvedené.

2. Stanovisko k dopravnému modelu a jeho grafickým výstupom v podobe kartogramov pre rok 2030 (nižšie uvedené zistenia sa týkajú aj väčšiny ostatných časových horizontov) obsiahnutých v rámci nového Odborného posúdenia výhľadovej dopravnej situácie:
- Upozorňujeme** na nezrovnalosť v kartogramoch dopravného modelu. Pri porovnaní intenzít na úseku D4 medzi križovatkou pri Ivanke p. Dunaji a križovatkou pri Moste p. Bratislave je v nulovom variante priemerná denná intenzita ND 3393 vozidiel za 24 hod. a IAD 32363 voz. za 24 hod. Pri variante V1-V3a+S8 sú rovnaké hodnoty v rovnakom úseku 3697 pre ND a 26021 pre IAD. Rozdiel pri ND je +304 vozidiel a pri IAD -6342 vozidiel. Pre porovnanie, hodnoty intenzít pre úsek D2 na Moste Lafranconi sú pre nulový variant 9282 pre ND a 102867 pre IAD. Pri variante V1-V3a sú intenzity na moste Lafranconi 6795 pre ND a 84017 pre IAD. Rozdiel pri ND je -2487 vozidiel a pri IAD -18850 vozidiel. **Rozdiely v intenzitách dopravy na existujúcich úsekoch D4 medzi nulovým variantom a variantom V1-V3a nedávajú logiku a naznačujú, že v modeli niečo nie je v poriadku. Porovnanie s variantom V1-V3a je len príkladom, podobné nelogické rozdiely sú aj pri ostatných variantoch a aj v ostatných časových horizontoch. Pri zamýšľanom presmerovaní všetkého tranzitu z D2 cez tunel po D4 logicky nemôže byť intenzita dopravy na zvyšnom úseku D4 podobná (rozdiel +304 vozidiel ND) alebo dokonca ešte nižšia (rozdiel -6342 vozidiel IAD), ako pri nulovom variante, v ktorom tunel neexistuje a tranzit z D2 nie je ako presmerovať. Na Moste Lafranconi model ukazuje už oveľa väčší rozdiel v intenzitách medzi nulovým variantom a variantom s tunelom, čo sa zdá byť bližšie realite. Možné vysvetlenie je, že model nepracoval s presmerovaním tranzitu z D2 na D4 v takej miere, v akej to má NDS naplánované, resp. nepočítal s presmerovaním vôbec. Alebo sa vozidlá v modeli niekde „strácajú“. V každom prípade je možné, že celý model a potom aj nadväznú dopravnú posúdenie, sú spracované nesprávne a nepoužiteľné pre objektívne posúdenie a vybratie najvhodnejšej trasy úseku diaľnice D4 Rača-Záhorská Bystrica. Žiadame preto MŽP SR, aby neakceptovala predmetné posúdenie, kým nebude objasnené, či bol dopravný model nastavený podľa skutočných predpokladov organizácie dopravy po sprevádzkovaní posudzovaného úseku D4.**
 - Je potrebné upozorniť na fakt, že po dostavaní križovatky D1/D4 bude na D4 presmerovaný aj tranzit z D1. Znamená to, že na úseku D4 medzi budúcou križovatkou D1/D4 a Jarovcami budú dva najsilnejšie tranzitné toky (CZ-HU/AT a SK-HU/AT). Okrem toho do tohto úseku vkladajú svoje nádeje aj obyvatelia využívajúci IAD žijúci v okolí diaľnice. Predpokladaný nárast počtu obyvateľov okresu Senec, teda obcí susediacich s D4, je len do roku 2040 60 %. V roku 2040 sa bude diaľnica rozširovať alebo sa postaví 3. okruh okolo Bratislavy? Prečo MŽP SR nehodnotí dopady navrhovaného projektu komplexne po všetkých stránkach? Navrhovaný projekt nie je len o priamych dopadoch na ŽP pri samotnej výstavbe a následnej prevádzke. Malo by ísť aj o udržateľné riešenia, nie také, kvôli ktorým budú už v blízkej budúcnosti vyvolané ďalšie projekty, ktoré opäť poškodia životné prostredie.
 - Dopravný model potvrdil, že varianty V4 aj V6 majú väčšiu intenzitu IAD, ako V1-V3a, čo znamená väčšiu užitočnosť pre obyvateľov Bratislavy a okolia (zdrojová a cieľová doprava a vnútromestská doprava) a tým aj vyššiu ekonomickú efektívnosť projektu.
 - Varianty V4 aj V6 majú len o približne 11 % menšiu intenzitu nákladnej dopravy oproti variantom V1-V3a+S8, čo nie je možné považovať za zásadný rozdiel. Tvrdenia NDS o tom, že len varianty V1-V3a+S8 vyriešia problém s tranzitnou dopravou je teda minimálne zavádzajúci lebo V4 a V6 by tiež slúžili pre tranzitnú ND. Výhodou navyše je trasa atraktívna aj pre zdrojovú, cieľovú a vnútromestskú dopravu mesta Bratislava.
 - Na odľahčenie Mosta Lafranconi má v prípade IAD najväčší efekt variant V6, i keď je potrebné dodať, že rozdiel oproti variantom V1-V3a+S8 je malý.
 - V prípade odľahčenia mosta Lafranconi od ND je výhodnejší variant V1-V3a+S8, ale iba o 4 % oproti variantu V6, čo je extrémne malý rozdiel a protirečí argumentom NDS, že variant V1-V3a+S8 je jediný variant, ktorý efektívne odkloní nákladnú dopravu z mestského úseku D2. Pri porovnaní intenzít na Prístavnom moste sú rozdiely medzi variantom V1-V3a+S8 a napr. variantom V6 ešte menšie, ako pri moste Lafranconi.
 - Kartogramy pre všetky časové horizonty predpovedajú oveľa vyššie intenzity dopravy v tuneli, ako doterajšie dopravné-inžinierske posúdenia, vrátane toho, ktoré je súčasťou aktuálneho procesu EIA (prílohy správy EIA). Rozdiely medzi priemernými dennými intenzitami dopravy v tuneli podľa staršieho dopravného-inžinierskeho posúdenia (prílohy k správe z roku 2020) a intenzitami v kartogramoch v novom Odbornom posúdení sú 40 %. V správe EIA sú posúdenia založené na intenzite dopravy na úrovni cca 22-24 tis. vozidiel za 24 hod. a kartogramy v novom dodatočnom dopravnom modeli ukazujú intenzity na**



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

úrovni 36 tis. vozidiel za 24 hod. Žiadame MŽP SR, aby pri rozhodovaní zohľadnilo tieto nové fakty, a aby nesúhlasilo so správou EIA, ktorá obsahuje posúdenia založené na nesprávnych údajoch.

3. Záverečné zhrnutie k Odbornému posúdeniu výhľadovej dopravnej situácie

- a. Konštatujeme, že NDS opäť nedokázala predložiť kvalitné a objektívne dopravno-inžinierske posúdenie, ktoré by definitívne potvrdilo, že sa neoplatí posudzovať aj iné varianty, okrem variantov V1-V3a. Nové prílohy dodané zo strany NDS k procesu posudzovania úseku D4 Bratislava Rača-Záhorská Bystrica (tunel Karpaty) týkajúce sa dopravno-inžinierskeho riešenia úseku D4 Bratislava-Rača – Záhorská Bystrica potvrdzujú relevantnosť pripomienok a argumentov, ktoré boli vznesené v tejto veci v roku 2020 po zverejnení správy o vplyvoch stavby na životné prostredie. Všetky argumenty potvrdzujú, že **neexistuje dôvod neposudzovať rovnocenne s variantami V1-V3a aj ostatné posudzované varianty**. Napríklad variant V6 sa javí ako veľmi reálny a užitočný z dopravno-inžinierskeho hľadiska.
- b. Vo všeobecnosti má materiál nízku argumentačnú výpovednú hodnotu, pretože modelovací nástroj má síce punc odbornosti, ale použitím veľmi podrobného rastra vo vzťahoch sa značne míňa účinku, ktorý by mal byť využitý na zámer posudzovania. Podrobná komunikačná sieť síce možno bola zaťažená správne, ale bez selekcie, resp. odlíšenia od vybranej a nadradenej komunikačnej siete nerieši podstatu, ktorá by sa očakávala od predloženého posúdenia. Za odborný prístup nemožno považovať záverečné štatistické vyhodnotenie (spočítanie poradí bez váženia), a ani výber hodnotiacich kritérií nesvedčí o odbornej objektivite. Je zrejmé, že by sa vyžadovali kritériálne zhodnotenia z prisúdením závažnosti v zmysle dosahu na finálny posudok. Z uvedeného materiálu, v konečnom dôsledku nie je možné objektívne niektorý variant odsúdiť, resp. iný odporučiť.
- c. Žiadame MŽP SR, aby sa neuspokojilo s nerovnocenným zhodnotením jednotlivých variantov (porušenie jedného zo základných princípov posudzovania). Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie je transparentný iba v prípade, kedy je k jednotlivým variantom pristupované s rovnakou vážnosťou počas celého priebehu posudzovania.
- d. Z údajov o predpokladanej intenzite dopravy v tuneli vychádzajú varianty V4 a V6. Odôvodnenie, že tieto varianty neposkytujú priame napojenie na plánovanú cestu S8 je nedostatočné, nakoľko prepojenie s S8 je možné úsekom diaľnice D2 Lamač - Stupava. Dostavba cesty S8 je veľmi otázna. NDS ďalej argumentuje, že ňou pripravovaný tunel má riešiť tranzit a nie vnútromestskú dopravu, ktorá má byť riešená mestom Bratislava. Faktom však je, že efektívnejšie by bol tunel využitý v trase cez Lamač, kedy by ho využili aj obyvatelia hlavného mesta pri vnútromestských cestách. Je takmer isté, že mesto Bratislava a ani štát nikdy nenájdu finančné prostriedky na vybudovanie druhého tunela, ktorý by riešil len vnútromestskú dopravu. V iných zahraničných metropolách je bežné, že obchvaty miest sú budované pre tranzitnú aj vnútromestskú a zdrojovú/cieľovú dopravu. NDS tu však presadzuje projekt, ktorý bude významne natrvalo zasahovať do životného prostredia a bude slúžiť takmer výlučne len pre tranzit. Odklon tranzitu pri tom ani zďaleka nevyrieši problémy v doprave, ale ich len presunie na iné miesta. Takéto závery sú uvedené aj v pôvodnom dopravno-inžinierskom posúdení, ktoré je prílohou správy EIA (strana 55 posúdenia). To sa napríklad deje aj pri práve otváraných hotových úsekoch D4 a nadväzných úsekoch ciest. NDS v predloženej projektovej neuvážuje s čo najefektívnejším využitím tunela pre čo najviac obyvateľov, ale preferuje variant s nižšími predpokladanými intenzitami dopravy a s výlučne tranzitnou funkciou. Trasa preferovaná zo strany NDS bude znamenať, podľa prezentovaných údajov o predpokladaných priemerných intenzitách dopravy, neefektívne vynaložené verejné financie. MDV SR a NDS od začiatku prípravy projektu až doteraz nedokázali nespochybniteľne zdôvodniť potrebu výstavby tunela pod Malými Karpatami v ním preferovanej a presadzovanej trase medzi Račou a Záhorskou Bystricou. Ani najnovšie dopravné posúdenie nedokázalo dostatočne preukázať opodstatnenosť trasy preferovanej zo strany NDS.
- e. Je jasné, že tunel pod Malé Karpaty vo vhodnej trase by bol prínosom pre riešenie dopravnej situácie v Bratislave a okolí. Riešenie však nespočíva v nekonečnom a hlavne nepremyslenom budovaní diaľnic a obchvatov. Tunel Karpaty v trase Rača-Záhorská Bystrica bude smutným záverom série nesprávnych rozhodnutí, nedostatočnej komunikácie medzi relevantnými inštitúciami a ich nezáujmom o problematiku a všeobecne neudržateľnej dopravnej politiky na území Bratislavského kraja.
- f. Žiadame MŽP SR, aby vo svetle predložených argumentov vydalo nesúhlasné záverečné stanovisko k realizácii navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica. Aj keď budú dodržané všetky zákonné podmienky a aj dodatočné podmienky na ochranu životného prostredia nariadené v záverečnom stanovisku, tak to nič nezmení na fakte, že bude postavená stavba, ktorá krátkodobo aj dlhodobo významne negatívne ovplyvní životné prostredie, pričom pravdepodobne mohol byť vybraný aj lepší variant, ktorý by bol lepší v pomere efektívnosť/užitočnosť/udržateľnosť a vplyv na životné prostredie. V prípade súhlasného stanoviska sa už nepodarí



OBEC MARIANKA

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

zistiť, či existuje aj lepšia alternatíva, keďže nebola riadne posúdená ani jedna jediná skutočná alternatíva k preferovanému variantu.